Die staatlichen Maßnahmen Preußens zur Förderung seiner Nordseehäfen

Dissertation

zur

Erlangung der Staatswissenschaftlichen Doktorwürde

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Hansischen Universität zu Hamburg

vorgelegt von

Albert Luckow
aus Belzig

1937

Buchdruckerei Hans Adler (E. Panzig & Söhne), Greifswald
Spezialdruckerei für Dissertationen

Gutachter: Professor Dr. Terhalle.

Tag der mündlichen Prüfung: 27. Juli 1929.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung: Kurzer historischer Überblick über das Streben Brandenburg-Preußens zur Nordseeküste 1682 bis 1866.

I. Abriß der wirtschaftlichen Entwicklung der preußischen Nordseehäfen bis zum Einsetzen einer staatlichen Hafenpolitik . . 12
Das Fehlen einer richtungweisenden Hafenförderung durch den Staat — der folgeweise wirtschaftliche Rückgang der preußischen Nordseehäfen — Emden — Wesermünde — Harburg — Altona — der Rückgang der kleineren Hafenplätze — wirtschaftliche Ursachen des Rückgangs — politische und innerpolitische Gründe — bundesfreundliche Rücksichtnahme — Sparsamkeitspolitik.

II. Das Einsetzen einer staatlichen Hafenpolitik und die Maßnahmen Preußens zur Förderung seiner Nordseehäfen 28

1. Die Ziele der preußischen Hafenpolitik — Industrieförderung — Förderung der Küsten- und Hochseefischerei — Ausbau der preußischen Häfen zu Spezialhäfen im Sinne der „Arbeitsteilung“ 30

2. Die Maßnahmen Preußens zur Hafenförderung 36

a) Gebührenpolitik 36
b) Eisenbahnpolitik 38
c) Wasserstraßenpolitik 40
d) Baupolitik 44
e) Hafeneigentum und Betriebsform 47
f) Hafengemeinschaften 51

III. Die Auswirkungen der preußischen Hafenförderung in den einzelnen Häfen 56
Ausbau und wirtschaftliche Entwicklung der Spezialhäfen von Geestemünde-Wesermünde — Altona — Harburg — Emden

Schluß 68

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548109_0025

Vorwort.

Angeregt durch die verschiedenen Verhandlungen zwischen der Hamburgischen und der Preußischen Regierung in der Groß-Hamburg-Frage, die schließlich im Dezember 1928 zur Gründung der hamburgisch-preußischen Hafengemeinschaft führten, sollte mit der vorliegenden Arbeit der Versuch gemacht werden, einen Abriß der preußischen Nordseehafenpolitik zu geben. Wenngleich das damalige Preußische Ministerium für Handel und Gewerbe in Berlin in dankenswerter Weise sein umfangreiches Aktenmaterial zur Verfügung stellte, glaubten doch andere zentrale Dienststellen sich bei der Veröffentlichung von Aktenmaterial eine außerordentliche Zurückhaltung auferlegen zu müssen. Unter diesen Umständen mußte auf die geplante umfassende Darlegung der Hafenpolitik Preußens an der Nordseeküste verzichtet werden, und mußte sich die vorliegende Arbeit darauf beschränken, die durch die Überschrift gekennzeichneten Maßnahmen aufzuzeigen.

Während nun über die Häfen der Hansestädte eine umfassende Literatur vorliegt, ist die Entwicklung der preußischen Häfen kaum im Zusammenhang dargelegt worden. Neben den im Literaturnachweis angeführten Schriften kamen als Quellenmaterial zur Hauptsache nur Aufsätze aus Hafen- und Schifffahrtszeitungen bezw. -Zeitschriften in Frage. Der Fehlerhaftigkeit dieser Art der Berichterstattung Rechnung tragend, habe ich mich sowohl an die einzelnen Hafenbehörden selbst, als auch an die Handelskammern, Hafenbetriebsgesellschaften und städtischen Behörden in den betreffenden Häfen gewandt, wie ich auch durch mündliche Besprechungen lehrreiche Aufschlüsse erhalten habe.

Wenn die technische Seite der Maßnahmen Preußens zur Förderung seiner Nordseehäfen zeitweilig stärker hervortritt, so ist die Ursache darin zu suchen, daß das bearbeitete örtliche Material, ebenso wie die Aktensammlungen in Berlin, vorwie-

gend technisch bezw. wasserbautechnisch eingestellt sind und vor allem die Belange des Technikers dartun. Auch die erwähnten Zeitschriften bringen gleicherweise hauptsächlich technische Darlegungen.

Die im Juli 1929 der Fakultät vorgelegte Abhandlung wurde durch den Vertrag zwischen Preußen und Hamburg vom 5. März 1930 (Hochseefischereiübereinkommen), dem bald das Hamburg-Altonaer Fischmarktabkommen folgte, wie durch den preußisch-bremischen Vertrag über die Förderung der Hochseefischerei vom 21. Juni 1930, und das Abkommen über eine Gemeinschaftsarbeit vom 17. Juli 1930 überholt und abänderungsbedürftig. Weitere Abmachungen zwischen Preußen, den beiden Hansestädten und Oldenburg folgten. Das wichtigste Ereignis aber sollte das Reichsgesetz vom 26. Januar 1937 bringen, das mit dem vorgesehenen großen Gebietsausgleich als die erste „Flurbereinigung" im norddeutschen Raume bezeichnet werden kann, und das die Groß-Hamburg-Frage in großzügiger und umfassender Weise löst.

Diese verschiedentlichen gesetzlichen Maßnahmen machten eine wiederholte Abänderung der Arbeit erforderlich, wie es auch aus anderen Gründen notwendig wurde, die Schrift um ganze Abschnitte zu kürzen und umzustellen. Die vorliegende Abhandlung ist daher gegenüber der Urschrift erheblich gekürzt und geändert, zum anderen aber bis heute auf das Laufende gebracht worden.

Einleitung.

Kurzer historischer Überblick über das Streben Brandenburg-Preußens zur Nordseeküste 1682 bis 1866.

Schon Jahrhunderte bevor der Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg — der Große Kurfürst genannt — den Satz prägte, daß „Handel und Seefahrt die vornehmsten Säulen eines Staates" seien, und in Verfolg dieses Grundsatzes versuchte, sein Land nach dem Vorbilde Hollands zu einem Handels- und Seestaate zu machen, ging das Streben der Herrscher der Mark dahin, die Oder, die ihr Land mit der Ostsee verband, bis zum Meere in ihre Hand zu bringen. Zielbewußt haben sie dafür gekämpft und gesorgt, mit dem Schwerte und mit weitblickenden Staatsverträgen. Als diese Politik ihre Früchte tragen sollte, und Kurfürst Friedrich Wilhelm nach dem Vertreiben der Schweden aus Pommern in Stettin den brandenburgischen Adler aufpflanzen wollte, entrissen ihm die damaligen Großmächte und der Kaiser in Wien, der „es ungern sah, daß ein neuer König der Wenden an der Ostsee emporkäme", den Preis vierhundertjährigen Strebens. Im Frieden von St. Germain (1679) mußte Brandenburg den langbegehrten Hafenplatz nebst dem größten Teil Pommerns an die Schweden zurückgeben.

Nach dem Scheitern der alten Ostseepläne seines Hauses richtete der Kurfürst seine Blicke nunmehr auf die Gestade der Nordsee. Schon 1669 hatte er durch den Bau des Mühlrosekanals sein Land bis zur Oder mit der Elbe und Hamburg zu verbinden gesucht. Auch war er mehrfach tatkräftig für die Belange der deutschen Nordseehafenstädte, die bis dahin ihren Rückhalt bei England, Holland und Schweden gefunden hatten, eingetreten. So hatte im Jahre 1676 die brandenburgisch-holländische Flotte durch die Zerstörung der Karlsburg, einer vom Schwedenkönig Karl XI. auf dem Gebiete des heutigen Wesermünde errichteten befestigten Stadtanlage, die eine Besatzung von mehr als 2000 Mann aufnehmen sollte,

Bremen von ausländischer Zwingherrschaft[1]) befreit, wie der Kurfürst auch den Dänenkönig zwang, die Belagerung Hamburgs (1686), das „im Interesse des Reiches als Reichsstadt erhalten werden müsse und nicht in auswärtiger Potentaten Gewalt und Botmäßigkeit geraten dürfe", aufzugeben[2]). Jetzt versuchte Friedrich Wilhelm seinem Lande einen eigenen Nordseehafen zu sichern. Da die Hauptstromgebiete der Elbe und Weser für einen neuen Bewerber nicht in Frage kamen, richtete er sein Augenmerk auf den dritten die Nordsee suchenden deutschen Fluß, die Ems, mit ihrer Hafenstadt Emden. Die treffliche maritime Lage der Stadt hatte die Niederländer, die aus Anlaß innerer Streitigkeiten zwischen den Herrschern Ostfrieslands und den Ständen ins Land gerufen waren, veranlaßt, eine Garnison hierher zu legen. Damit aber war an der Grenze des Reiches eine nach Sprache und Gesinnung niederländische Vorburg entstanden, die in den Friedenstrakten zu Münster 1648, Nymwegen 1678 und Ryswyck 1697 schon mehr oder weniger zu Holland gehörig angesehen wurde und in Gefahr stand, gleich dem Unterlauf des Rheins, dem Reiche ganz verloren zu gehen. Hier sollte der Kurfürst die Wendung bringen! Als bei erneuten Streitigkeiten das Fürstenhaus den Schutz Hollands fand, riefen Stadt und Stände den Kaiser an, der den Kurfürsten mit der Wahrung der Ordnung und dem Schutze der verbrieften Rechte im Jahre 1681 beauftragte. Friedrich Wilhelm besetzte zunächst die kleine Festung Greetsiel, um dann 1683, fast in den gleichen Tagen, in denen die brandenburgische Flagge an der Küste von Guinea gehißt wurde, trotz allen Protestes des Fürstenhauses nach Emden eine Garnison zu legen. Damit hatte Brandenburg an der Nordsee festen Fuß gefaßt. Der Kurfürst baute den günstig gelegenen Hafen aus und suchte ihn in jeder Weise zu fördern. So wurden die Brandenburgisch-Afrikanische Kompanie, wie auch das Admiralitätskollegium und das Flottenmagazin von Pillau nach Emden verlegt. Die Garnison wurde auf ein Marinebataillon verstärkt und die Emder Werft zu Marinezwecken ausgebaut. Zur Hebung des Handelsverkehrs, und zwar

1) Behrens, Geschichte der Stadt Geestemünde, Wesermünde 1928.
2) Wohlwill, Neuere Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg, Gotha 1914, Seite 43.

namentlich für Reisen nach den brandenburgischen Ostseehäfen, wurden hohe Prämien gezahlt, wie auch die ostfriesischen Schiffe das Recht erhielten, unter brandenburgischer Flagge zu segeln. Der Kurfürst versuchte, wenn auch vergebens, Emden anstelle Hamburgs zum Stapelplatz des englischen Handels für Deutschland zu machen, wie er auch den Plan verfolgte, durch Schiffbarmachung der Ems den Handelsverkehr Westfalens und des Rheinlandes den holländischen Häfen zu entziehen und über Emden zu leiten. Wenn auch der Tod des Kurfürsten diese Pläne nicht zur Ausführung kommen ließ und unter seinen Nachfolgern Flotte, Handel und Hafen in Vergessenheit gerieten, so blieben doch die preußischen Truppen in der Emsstadt zurück, wo sie gemeinsam mit niederländischen und stadtemder Soldaten die Wachen bezogen. Friedrich dem Großen blieb es vorbehalten, das Werk Friedrich Wilhelms wieder aufzugreifen. Als im Jahre 1744 der letzte ostfriesische Fürst, Karl Edzard, starb, besetzte der König trotz heftigen Widerspruchs mehrerer Thronanwärter so überraschend und leicht Ostfriesland, daß bereits wenige Stunden nach dem Ableben Edzards die preußischen Hoheitsabzeichen, die in Emden auf Grund geheimer Verträge schon jahrelang bereitgelegen hatten, an den öffentlichen Gebäuden erschienen [3]). Die holländische Garnison zog ab, die Stände huldigten dem König: Emden, für das bis dahin noch immer die Gefahr bestand, in die Gewalt der Holländer zu fallen, war eine preußische Stadt geworden! Der König bestätigte der Seestadt die alten Privilegien und gewährte ihr Handelsvergünstigungen mancher Art, wie er auch Emden zum Freihafen erklärte. Die Hafenanlagen wurden ausgebaut, das Emsfahrwasser wurde vertieft, betonnt und begradigt, das Lotsenwesen verbessert und eine Navigationsschule gegründet. In kurzer zeitlicher Folge entstanden die Asiatische Handelskompagnie, die Compagnie de Bengale und die Levantinische Kompanie. Auf besondere Veranlassung des Königs errichtete die Königliche Bank in Emden eine Heringsfischereigesellschaft unter königlichem Oktroi, und stattete sie mit weitgehenden Schutzmaßnahmen gegen die sofort einsetzende scharfe Konkurrenz der Holländer aus. Trotz anfänglicher Erfolge war freilich allen die-

3) Tjaden, Ostfriesische Geschichte, Emden 1913, Seite 99.

sen Gründungen eine lange Lebensdauer nicht beschieden. Die Kriege, in die Preußen verwickelt wurde, die Feindschaft und Konkurrenz der großen Seemächte, das Kaperunwesen jener Zeit und das Fehlen einer Kriegsmarine, wie auch mehrere unglückliche Spekulationen ließen die Gesellschaften nicht zur Blüte kommen. Zudem entriß der Friede zu Tilsit (1807) schon bald dem Königreich die westliche Hälfte seiner Länder, von denen es im Jahre 1813 im Reichenbacher Traktat Ostfriesland an Hannover-England abtreten mußte. Damit hatte Preußen seinen einzigen Nordseehafen und den Zugang zum Weltmeere verloren.

Erst im Jahre 1853 sollte es Preußen wiederum gelingen, an der Nordsee Fuß zu fassen. Nachdem der Versuch Bismarcks, die Bundesflotte von 1848 durch Gründung eines Vereins der Uferstaaten zu erhalten, insbesondere durch die Politik Hannovers gescheitert war — dessen Minister des Auswärtigen aussprach, daß die Verbrennung der Flotte einer Beteiligung Preußens vorzuziehen sei, damit man dem mächtigen Nachbarn nicht ein Mittel in die Hand gäbe, das endliche Ziel aller preußischen Politik, die Einverleibung Hannovers und Gewinnung der Nordseeküste durchzusetzen — bedurfte Preußen für seine neu gegründete Kriegsflotte einen Stützpunkt an der Nordsee. Oldenburg kam Preußen bei diesem Streben entgegen und trat im Jahre 1853 „in der Erwägung, daß Preußen zur angemessenen Entwicklung seiner Kriegsmarine eines Stationspunktes an der Nordseeküste, und Oldenburg des Schutzes für seinen Seehandel und für seine Schiffahrt bedürfe, welche auf den bisher eingeschlagenen Wegen nicht zu erlangen gewesen" sei, zwei Gebietsteile am Jadebusen zum Bau eines Kriegshafens, des „Hafens von Heppens", an Preußen ab[4]). Preußen verzichtete ausdrücklich auf die Anlegung eines Handelshafens oder einer Handelsstadt und versprach, nicht mehr Handwerker und Gewerbetreibende anzusiedeln, als das Marineetablissement es verlange. Preußen leistete eine Barentschädigung von 500 000 Talern und verpflichtete sich „in Betreff des wesentlichen Interesses, welches Oldenburg am Bau eines Kriegshafens und Handelsschutzes

4) Staatsvertrag vom 20. Juli 1853, G.S. 1854, Seite 65 ff.

habe", mit der Herstellung des Stationspunktes sofort zu beginnen und in den ersten drei Jahren mindestens 400 000 Taler zu verbauen. Zur Hebung seines Seehandels, wie zur Stärkung seiner Flottenmacht in der Nordsee plante Preußen im Jahre 1865 weiter den Bau eines Schiffahrtkanals quer durch Schleswig-Holstein, ein Plan, zu dem die Hamburger spottend bemerkten, daß die Preußen auf Kosten ihrer eigenen Ostseehäfen den Hamburger Handel zu vermehren gedächten, während man in Hannover darauf hinwies, daß die Batterien bei Brunsbüttel kein Schiff herein- oder herauslassen würden, das Hannover nicht genehm sei [5]).

Besser aber als der geplante Kanal und der kleine Flottenstützpunkt es vermochten, ließen dann die Siege Preußens im Jahre 1866 das Ziel aller preußischen Politik erreichen: Die Gewinnung der Nordseeküste und damit den Zugang zum Weltmeer.

---

5) Clement, Die schleswig-holsteinischen See- und Kanalprojekte, Hamburg 1865.

Abriß der wirtschaftlichen Entwicklung der preußischen Nordseehäfen bis zum Einsetzen einer staatlichen Hafenpolitik

Mit der Angliederung von Hannover und Schleswig-Holstein war Preußen in den Besitz einer großen Zahl bald größerer, bald kleinerer Staats- und Kommunalhäfen gelangt. Insbesondere in Geestemünde, Harburg und Altona waren durch die Staatsvorgänger Ansätze zu einer kraftvollen Entwicklung dieser Häfen gelegt. Auch in den kleinen und kleinsten Küstenplätzen entfaltete sich ein reger Handel und Verkehr. Es lag nahe, anzunehmen, daß gerade Preußen, dessen Staatspolitik so sehr auf die Erlangung von Seehäfen bedacht gewesen war, diese Entwicklung weiterverfolgen und ganz besonders fördern würde. War doch gerade in den Hafenstädten der politische Umschwung am freudigsten begrüßt worden, weil man hier von dem mächtigen Preußen, das als einziger der Bundesstaaten eine Kriegsflotte unterhielt und stets die Notwendigkeit einer Förderung des Seehandels betont hatte, ein tatkräftiges Eintreten für seine Hafenbelange erhoffte. Der Preußische Staat hat diesen Erwartungen nicht entsprochen! Preußen zögerte lange, eine wirksame Seehafenpolitik einzuleiten und behandelte seine Häfen jahrzehntelang überaus stiefmütterlich. Jedenfalls nahmen die preußischen Küstenplätze trotz günstiger Lage zum Welthandel und zur Seeschiffahrt in den Jahrzehnten des Aufschwungs der deutschen Volkswirtschaft an diesem Aufstieg nicht so teil, wie es hätte erwartet werden können. Ein Blick auf die benachbarten Hansestädte läßt das Rückbleiben klar erkennen. Zwar wurden im Staatshaushalt Mittel für die Seehäfen ausgeworfen. Das war schon aus politischen Gründen erforderlich, um der Bevölkerung der neu erworbenen Provinzen die Fürsorge der Staatsregierung vor Augen zu führen. Wo aber gebaut wurde, wurde zumeist aus übertriebener Sparsamkeit nur für den Augenblick gebaut, so daß die Anlagen bei dem schnellen Fort-

schreiten der Technik im Hafenbau und Seeverkehr bald veralteten, ja, teilweise bei Fertigstellung ihren Zweck schon nicht mehr erfüllen konnten. Was sonst zur Förderung der Häfen geschah, was unzureichend und läßt eine zielbewußte Hafenförderung vermissen. Ein einheitliches Vorgehen bei Ausbau und Ausrüstung der Häfen läßt sich jedenfalls nicht erkennen. Dieser Mangel jeglicher Zielsetzung der staatlichen Hafenpolitik machte sich aber bald in den Häfen bemerkbar.

Im Hafen von

Emden,

der durch die hannoversche Regierung in den Jahren 1846 bis 1848 durch die Anlage eines größeren Hafenbeckens ausgebaut, mit Eisenbahnkais und einer zollfreien Niederlage versehen und auf 4,50 m vertieft worden war, beschränkte sich zwar der Verkehr beim Übergang an Preußen nur auf kleinere Schiffe. Die Reederei Emdens, die 1805 noch 368 Seeschiffe mit 24 000 Last Tragfähigkeit gezählt hatte, bestand nur noch aus 82 Seeschiffen (darunter ein einziger Schraubendampfer) mit kaum 3 000 Last[1]). Die durchschnittliche Größe der Schiffe, die beispielsweise in Geestemünde 260 N.R.-Tons betrug, war bei der Emsflotte auf 85 N.R.-Tons zurückgegangen. Die Schiffahrt war also mehr und mehr zur Küstenfahrt herabgesunken, die vor allem die Landeserzeugnisse, die auf kleinen Dorfschiffen nach Emden herangeführt wurden, nach England, Holland und Bremen verfrachtete. Der Handel mit dem Hinterlande hatte sich nicht recht entwickeln können, da der Emsstrom nur bis zur westfälischen Grenze schiffbar war, wie auch der Bahnbau nach Westfalen die daran geknüpften Hoffnungen nicht erfüllt hatte. Obwohl Preußen bei der Abtretung Ostfrieslands (1813) die Bedingung der Schiffbarmachung der Ems stellte, weil es beabsichtigte, die Lippe durch einen schiffbaren Kanal mit ihr zu verbinden, hatte Hannover diese Verpflichtung nur unvollkommen erfüllt, indem es lediglich eine Wassertiefe von zwei Fuß herstellte. Infolgedessen ging der Handel Westfalens anstatt über Ostfriesland über die holländischen Häfen. Die Stadt Em-

1) Die Reederei Hannovers, Hannover 1866.

den, wie die Handelskammer wiesen daher sogleich nach der Besitzergreifung durch Preußen auf die Entwicklungsmöglichkeiten des Hafens und seine Bedeutung für das westfälische Hinterland hin und bemerkten, daß sich hier ein Hafen schaffen ließe, „der sich etwa mit dem von Rotterdam messen könnte“ [2]). Außer den notwendigsten Aufräumungsarbeiten im Fahrwasser geschah jedoch lange Zeit hindurch nichts. Erst beim Bau des Ems-Jadekanals (1879 bis 1888), der die Ems mit dem Kriegshafen Wilhelmshaven verbinden sollte, entschloß man sich, da die finanziellen Kräfte der Stadt dazu nicht ausreichten, die zur Offenhaltung des Fahrwassers erforderlichen Baggerungen auszuführen, einige Verbesserungen am Hafen vorzunehmen und eine neue Seeschleuse anzulegen. Auch wurde der Hafen jetzt in die Staatsverwaltung übernommen. Trotz allem aber blieb der Hafen zweitrangig. Die neue Schleuse erwies sich in ihren Abmessungen als zu gering; die Schleusenzeit war zu zeitraubend, der Zugang von See aus blieb auf Schiffe von etwa 5 m Tiefgang beschränkt, wie es auch dem Hafen an den nötigsten Umschlagsvorrichtungen mangelte. So mußte denn der Magistrat im Jahre 1889 berichten ,daß „die Lage der Schifffahrt sehr traurig sei, Handel und Schiffsverkehr abgenommen und die in der Seefahrt angelegten Kapitalien so gut wie verloren“ seien [3]). Der preußische Staat entdeckte seinen Emshafen erst aufs neue, als bei der feierlichen Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals durch den Kaiser im Jahre 1899 die Vertreter der beiden größten deutschen Schiffahrtsgesellschaften, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyds, in Aussicht stellten, ihren Betrieb auf den Kanal und den Hafen von Emden auszudehnen, falls der Hafen die Ausgestaltung erhielte, die für ihre Seedampfer erforderlich sei. Nunmehr wurde der Hafen in großzügiger Weise zu einem modernen Umschlagsplatz ausgebaut, der bald der größte preußische Nordseehafen werden sollte, und der sich seither stets der besonderen Fürsorge der Herrscher Preußens, wie der Preußischen Regierung erfreuen konnte.

2) Denkschrift betreffend Anlage eines den Anforderungen der größten Seeschiffe genügenden Hafens, Emden 1868.

3) Emder Archiv, III. Akte IV.

Wenn Emden als ein unentwickelter und vernachlässigter Küstenplatz, der bei der hannoverschen Regierung wenig Förderung seiner Interessen gefunden hatte, an Preußen gekommen war, so war mit dem Hafen von

Geestemünde

— heute nach Vereinigung mit der Nachbarstadt Lehe „Wesermünde" genannt — eine Hafenanlage an Preußen gefallen, die zu den „vorteilhaftesten und großartigsten überhaupt" der damaligen Zeit zählte[4]). Für den Ausbau dieses überaus günstig gelegenen Hafens, der als Konkurrenzhafen für den benachbarten Hafen von Bremerhaven in den Jahren 1857 bis 1863 erbaut worden war, hatte die hannoversche Regierung nicht weniger als rund $2^1/_2$ Millionen Taler ausgegeben. Wenngleich dem Nachbarhafen Bremerhaven nach wie vor der Hauptanteil des überseeischen Verkehrs zufiel und er vor allem einen starken Rückhalt am Betriebe des Norddeutschen Lloyds hatte, so konnte der Handelshafen Geestemünde doch stark am Schiffsverkehr und überseeischen Güterumschlag teilnehmen. Während nämlich die Hafenanlagen in Bremerhaven mehr und mehr durch die Dampfer in Anspruch genommen wurden, wurde Geestemünde der Hafen für die Segelschiffe. Dem Lösch- und Ladebetrieb der Segelschiffe, der bis dahin fast ausschließlich mit dem bordeigenen Geschirr der Schiffe erfolgte, kam in Geestemünde die Ausstattung der beiden Hafenkajen mit hydraulisch betriebenen Kränen zugute, die hier erstmalig in einem deutschen Hafen aufmontiert worden waren und dem Hafen ein ganz neuzeitliches Gepräge gaben. Der Schiffsverkehr war denn auch so rege, daß durchschnittlich täglich drei Seeschiffe den Hafen anliefen. Getragen von mehreren leistungsfähigen ortsansässigen Handels- und Reedereiunternehmen — genannt seien nur die Petroleumfirma Riedemann und die Reisfirma Rickmers — wurde Geestemünde wichtiger Importhafen für amerikanisches Petroleum, für indischen Reis, wie für Schnittholz aus dem Baltikum und Natureis aus Norwegen. Mehrere Werften, die bald den

4) Denkschrift: „Fünfzig Jahre Handelskammer Wesermünde", Seite 39.

ersten Ruf im Bau großer Schnellsegler errangen und selbst Neubauaufträge aus dem Ausland erhielten, taten ein übriges. Vor allem aber muß der hannoverschen Regierung das Verdienst zugesprochen werden, die Bedeutung des Petroleumhandels rechtzeitig erkannt zu haben und dem Vorurteil der Feuergefährlichkeit entgegengetreten zu sein, indem sie hier erhebliche Lagererleichterungen bewilligte, so aber dazu beitrug, daß Geestemünde zu einem europäischen Haupteinfuhrplatz für Erdöl wurde. Preußen hatte schon, als Hannover sich dem Zollverein anschloß, darauf hingewiesen, wie wichtig die so erzielte unmittelbare Verbindung mit der Nordsee sei, „um sich am Welthandel beteiligen und die Vorteile wahrnehmen zu können, die der direkte Bezug der überseeischen Erzeugnisse und der unmittelbare Absatz der einheimischen Fabrikate gewähre“ [5]). Anstatt nun aber den Hafen in jenem Sinne zu entwickeln, oder auch nur das von der hannoverschen Regierung aufgestellte Erweiterungsprogramm durchzuführen, begnügte sich die preußische Regierung im wesentlichen damit, die Hafenanlagen im bestehenden Umfange und Zustand zu erhalten. Darüber hinaus trat Preußen, nachdem es kaum im Besitze des Hafens war, beste Teile des Gebietes von Lehe an Bremen zwecks Vergrößerung der Hafenanlagen von Bremerhaven ab. Wenn dabei auch politische Gründe mitgesprochen haben mögen, — war doch Bremen aus den zollpolitischen Kämpfen jener Zeit mit dem Beiwort „das deutsche Bremen“ hervorgegangen, während Hamburg noch jahrzehntelang den Vorwurf einer englisch gesonnenen binnenlandfeindlichen Stadt ertragen mußte — so übersah Preußen, daß durch diese Abtretungen sein eigener Hafen erheblich geschädigt wurde. Zumindest hätte es auf Ausgleichsmaßnahmen bedacht sein müssen. Zwar wurde für den stets wachsenden Petroleumverkehr nach langem Zögern im Jahre 1875 ein besonderer Hafen dem Verkehr übergeben; die Ausmaße waren jedoch so ungenügend, daß er seinen Zweck verfehlte. Bremerhaven dagegen erbaute mit einem Kostenaufwand von 3 Millionen Talern einen allen Anforderungen genügenden Petroleumhafen, den im Jahre 1876 eröffneten „Kaiserhafen“, der, je länger je mehr, allen Verkehr an sich zog, der wegen der

5) Drucksachen der Preuß. Finanzkommission 1851.

ungünstigen Hafenverhältnisse in Geestemünde keinen Platz fand. Auch sonst zeigte sich Preußen den Wünschen auf eine weitere Ausgestaltung der Hafenanlagen nur schwer zugänglich. Dringend erforderliche Schuppen wurden nicht gebaut und die Zahl der hydraulischen Kräne nicht vermehrt, so daß im Jahre 1879 mehr als 111 000 Ballen Baumwolle zum großen Teil der Witterung ausgesetzt im Freien lagern mußten, und der Export der westfälischen Steinkohle nach Bremerhaven abwanderte, wo er zweckentsprechendere Umschlagsvorrichtungen vorfand. Die Verwaltung ließ den Holzhafen, der in den Jahren 1857 bis 1862 für den aufblühenden Holzhandel und die Holzindustrie angelegt worden war, so stark verschlammen ,daß er zuweilen austrocknete und die Balken mit Pferden aus dem Morast gezogen werden mußten, wie auch der Verfall der Kaimauern immer mehr zunahm, ja, eine eingestürzte Strecke im Binnenhafen jahrelang in diesem Zustand liegen blieb [6]). Ein dringend erforderliches zweites Hafenbecken wurde nicht gebaut, die Hafeneinfahrt, die für größere Schiffe zu stark gekrümmt war, nicht begradigt, und die zu klein gewordene Schleuse nicht erweitert und modernisiert, kurz: der einst so vorbildliche Hafen veraltete bei der mangelnden Fürsorge des Staates und der schnellen technischen Entwicklung in Hafenbau und Seeschiffahrt völlig, und konnte bald nicht mehr den Konkurrenzkampf mit den Wettbewerbshäfen aufnehmen. Damit aber ging die Bedeutung des Geestemünder Handelsverkehrs schnell zurück. Zwar ließ der Schiffsverkehr, nach Zahl und Größe der Schiffe gerechnet, nicht absolut nach, er erwies sich jedoch, verglichen mit der Entwicklung, die der Nachbarhafen Bremerhaven und die Hansestädte nahmen, als durchaus rückläufig.

Die Fürsorge, die Geestemünde seitens Hannover-Englands erhalten hatte, war auch dem Hafen von

Harburg

in reichem Maße zuteil geworden. Harburg, die Konkurrenzgründung des Hauses Braunschweig-Lüneburg gegen Hamburg, erfuhr unter hannoverscher Herrschaft eine erfolgreiche und

6) Behrens, Geschichte der Stadt Geestemünde, Wesermünde 1928, Seite 63, 73.

systematische Pflege, weil es insbesondere den Güteraustausch zwischen dem Inselreich und seiner festländischen Besitzung vermitteln sollte. So war der heute noch bestehende Dockhafen samt der (alten) Schleuse in den Jahren 1845 bis 1849 mit einem Kostenaufwand von rund 500 000 Talern erbaut worden. Zur Förderung von Handel und Verkehr im neuen Hafen wurde Harburg (1847) durch die Bahn nach Celle an den Eisenbahnverkehr Hannovers angeschlossen, und im Jahre darauf zum Freihafen erklärt, wie auch alle Seeschiffe, die unmittelbar nach Harburg gingen, von dem bei Brunshausen erhobenen sogenannten Stader Zoll befreit wurden. Hatte bis dahin Harburg lediglich die Rolle eines Vermittlers zwischen dem Binnenlande und Hamburg gespielt, eine Aufgabe, die der Stadt infolge des Fehlens einer Eisenbahnverbindung zwischen Harburg und Hamburg verblieb, so trat jetzt ein unmittelbarer Seehandelsverkehr hinzu, der sich rasch entwickelte. Regelmäßige Dampfschiffsverbindungen zwischen Harburg und Hull, wie mit Amsterdam und Rotterdam, wurden eingerichtet, ja, selbst ein Auswandererverkehr nach Nordamerika setzte ein. Wenn der Schiffsverkehr bei Eröffnung des Hafens im Jahre 1849 lediglich 44 Seeschiffe mit einer Ladefähigkeit von rund 6000 N.R.-Tons betrug, so war er rund 5 Jahre darauf schon auf 1118 Seeschiffe mit einer Ladefähigkeit von über 100 000 N.R.-Tons angewachsen [7]). Wenn auch diese günstige Entwicklung durch den Fortfall der Freihafenstellung Harburgs, wie durch die Aufhebung des Stader Zolls, vor allem aber wegen der „Köhlbrandnot", nicht in gleichem Maße anhielt, so war doch der Schiffahrtsverkehr Harburgs, als es an Preußen fiel, nicht unbedeutend. Im Hafenverkehr, der fürs Jahr 1866 752 ankommende Seeschiffe mit rund 53 000 N.R.-Tons und 7292 ankommende Binnenschiffe mit 220 000 Tonnen Tragfähigkeit aufweist, stand Großbritannien mit durchschnittlich $^3/_4$ aller seeseitigen Einfuhr (Steinkohlen, Heringe, Kreide, Roheisen, Maschinen, Kolonialprodukte) an der Spitze; wobei bemerkenswert ist, daß seit 1860 auch die Guanoeinfuhr von der Westküste Amerikas einsetzte. Durch die stets zunehmende Verflachung des Fahrwassers im

7) Olep, Die Seehafenstadt Harburg, Harburg 1908, Seite 14.

sogenannten „Köhlbrand", einem Arm der Süderelbe, der auf hamburgischem Gebiet gelegen ist, und zu dessen Vertiefung auf Grund der Elbschiffahrtsakte von 1821 und der Zusatzakte von 1844 die Zustimmung Hamburgs erforderlich war, die aber stets verweigert wurde, ging die durchschnittliche Ladefähigkeit der in den Harburger Hafen einlaufenden Seeschiffe jedoch immer mehr zurück. Hier griff zwar Preußen ein, indem es Hamburg veranlaßte, im Köhlbrandvertrage von 1868 nachzugeben und in eine Vertiefung des Wasserarmes auf 5 m einzuwilligen. Durchschlagendes war freilich damit nicht erreicht worden, da inzwischen die Schiffsgröße bezw. der Tiefgang der Schiffe bedeutend gewachsen war. Die Berichte der Harburger Handelskammer aus diesen Jahren sind denn auch voller Klagen über die Mangelhaftigkeit des (vertieften) Fahrwassers und zählen die Schiffe auf, die bis zu zwei Tagen auf höheres Wasser warten, oder unter großen Kosten und Schwierigkeiten einen Teil ihrer Ladung leichtern mußten, oder aber im Köhlbrand auf Grund gerieten. Auch die neue Schleuse, die als Ersatz für die völlig veraltete aus hannoverscher Zeit in den Jahren 1875 bis 1881 erbaut wurde, wurde lediglich der schon damals nicht mehr genügenden vertragsmäßigen Tiefe im Köhlbrand angepaßt; die Abmessungen des Baues waren so gering, daß sich schon am Eröffnungstage Schwierigkeiten bei der Durchschleusung ergaben[8]). Auf alle Vorstellungen von Seiten der Stadt und der Wirtschaft, wie sie vor allem in der Harburger Denkschrift von 1883 zusammengefaßt sind, antwortete die Regierung nur, daß keine dringende Veranlassung zur formellen Änderung des Köhlbrandvertrages vorläge, zumal das etwa zu erreichende Zugeständnis einer größeren Tiefe im Köhlbrand von Seiten Hamburgs ohne wesentlichen Wert wäre, da die Tiefe der Harburger Schleuse nur der jetzigen vertragsmäßigen Tiefe des Fahrwassers angepaßt sei. Auch bestände keine Veranlassung, die Hafenanlagen zu erweitern oder zu verbessern, da der Hafen voraussichtlich noch lange Zeit dem Schiffsverkehr genügen würde[9]). Wenn die Regierung weiter die Anlegung eines Petroleumhafens, der in der Denkschrift unter Hinweis auf den

8) Handelskammerbericht 1881, Seite 5.
9) Handelskammerbericht 1884, Seite 3.

großen 12 000 Faß betragenden Eigenverbrauch der Industriestadt gefordert wurde, mit der Begründung ablehnte, daß der Hamburger Petroleumhafen allen Anforderungen des Elbegebietes gewachsen sei, so übersah sie ganz, daß gerade dieser Spezial-Petroleumhafen im Hafengebiet Hamburg—Harburg eine große Rolle hätte spielen können. Und zwar das um so mehr, als die Regierung selbst im Hinblick auf den sich immer mehr durchsetzenden industriellen Charakter Harburgs ausführte, daß zwar „jeder Versuch einer Konkurrenz mit dem Hamburger Hafen auf dem Gebiete des Seeverkehrs aussichtslos" und unerwünscht sei, daß „die Entwicklung Harburgs vielmehr in der Förderung seiner bisherigen und neuer Industriezweige gesucht werden müsse. Diese Entwicklung aber müsse dem Privatunternehmungsgeist vorbehalten bleiben." Um diesen Unternehmungsgeist jedoch anzuregen, wozu der Seehafenausbau eine Voraussetzung gewesen wäre, geschah nichts. Jedenfalls brachte die preußische Regierung nach 1866 zunächst nicht das volle Verständnis für die Bedeutung des neuerworbenen Seehafens, und infolgedessen nicht die erforderliche Aktivität in der Förderung harburgischer Interessen auf, während Hamburg seinen Verkehr in umsichtiger Weise hob, und Seehafen und Verkehrsanlagen immer mehr bis dicht an die Grenzen Harburgs ausbaute. Der Seehafenverkehr Harburgs sollte denn auch erst einen neuen Aufschwung erfahren, als die preußische Regierung sich Ende der neunziger Jahre zur Vertiefung des Köhlbrandes und zu einem großzügigen Ausbau des Hafens entschloß.

Gleichwie Harburg ist auch

Altona

eine Konkurrenzgründung gegen Hamburg, die dank der zielbewußten Förderung und außergewöhnlicher Privilegien — erwähnt sei nur, daß Altona im Jahre 1648 das Freihafenprivileg erhielt und damit der älteste deutsche Freihafen überhaupt ist —, die sie insbesondere seit dem Jahre 1640 durch das dänische Königshaus erhielt, sich schnell zu einer mit Hamburg konkurrierenden Handelsstadt entwickelte. Die wirtschaftliche Stellung der Stadt z. Zt. des Übergangs an Preußen charakterisiert denn

auch Marquardt[10]) dahin, daß der Altonaer Hafen mit seinem Speicherviertel und den zahlreichen Handelshäusern ein dem Hamburger Hafen konkurrierendes Verkehrszentrum bildete, in welchem die an der Hamburger Börse abgeschlossenen Geschäfte effektiv ausgeführt wurden, und der durch die Altonaer Platz- und Exportindustrie Rückhalt und Belebung erfuhr. Diese Entwicklung Altonas zu einer bedeutungsvollen Handelsstadt sollte durch eine rein zolltechnische Maßnahme ihr Ende finden, durch die die Stadt, wie die Denkschrift des Magistrats[11]) sagt, geradezu „hingeopfert" wurde. Als nämlich infolge der Einverleibung Holsteins in Preußen eine neue Regelung der Zollverhältnisse an der Elbe nötig wurde, entschied sich Hamburg auf Grund des Artikels 31 der Bundesverfassung dahin, als Freihafen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze zu bleiben. Preußen stand nun vor der Wahl, Altona gleich Hamburg als Zollausland zu erklären, oder aber die Stadt in die Zollgrenze einzubeziehen, so aber eine eigene Hafenpolitik Hamburg gegenüber zu treiben, und Stadt und Hafen durch Entwicklung einer zollinländischen Industrie eine sichere Wirtschaftsgrundlage zu geben. Die gesamtdeutsche Industrie hatte wiederholt, besonders in der Petition an den Bundeskanzler von 1867, ausgeführt, daß der Ausschluß der Hansestädte aus der nationalen Zollgemeinschaft ein schwerer Nachteil für die deutschen Wirtschaftsbelange sei. Die Industrie forderte deshalb jetzt den Einschluß Altonas in das Zollgebiet und den Ausbau des Hafens zum Vereinszollhafen. Auch die Stadt wies im sogenannten Altonaer Majoritätsgutachten darauf hin, daß Altona als Zollvereinshafen eine notwendige Ergänzung des Hamburger Hafens sein könnte, und daß durch den geforderten Zollanschluß Handel, Schiffbau und Industrie erblühen würden, während andernfalls Altona nichts sein würde, „als ein Sommeraufenthalt für die reichen Hamburger". Ein Seitenblick auf Harburg — und ähnlich lagen die Dinge bei Bremen-Delmenhorst —, wo die Mehrzahl der industriellen Unternehmungen von Hamburgern

10) Marquardt, Das Problem der wirtschaftlichen Stellung Altonas im Stadtkomplex Hamburg-Altona, Hamburg 1924.

11) Denkschrift des Magstrats der Stadt Altonia: ‚Für ein lebenskräftiges Altona", Altona 1926, S. 7.

gegründet war, weil die hohen Eingangszölle für Fertigwaren die Industrien zwangen, einen zollinländischen Hafen aufzusuchen, hätte die Entscheidung bringen müssen. Dennoch beschloß Preußen im Jahre 1867 mit Rücksicht auf die zolltechnischen Schwierigkeiten der Grenzführung, die Zollauslandsstellung Altonas in Gemeinschaft mit Hamburg „einstweilen" aufrecht zu erhalten. Die Regierung wollte zunächst weitere Erfahrungen abwarten und sehen, wie sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in Altona gestalten würden. Sie wollte gegebenenfalls beide Städte später gemeinsam anschließen, da nach preußischer Auffassung die Zollauslandsstellung Hamburgs nur eine vorübergehende und leicht zu beseitigende sein würde[12]). Doch scheint auch die Scheu vor größeren Geldausgaben diese Entscheidung beeinflußt zu haben, da für den Fall des Zollanschlusses in Altona größere Hafenbauten unbedingt erforderlich gewesen wären[13]). Die Folgen dieser provisorischen Lösung trafen die Stadt hart und waren das Ende der Entwicklung zu einer bedeutungsvollen Handels- und Hafenstadt. Nur Hamburg vermochte aus dieser besonderen Lage Vorteile zu ziehen. Dank seiner günstigen geographischen Gegebenheiten konnte es den Schiffen bessere Häfen zur Verfügung stellen, als es Altona auf dem hohen Elbufer, das den Bau von Hafeneinschnitten und -becken nicht zuläßt, vermochte. Seine Stellung als unabhängiger Stadtstaat und die Tatsache, daß es seit langem im Besitz aller zur Förderung und Erleichterung des Handels notwendigen Einrichtungen war, trugen dazu bei, daß sich der Großhandel und alles, was mit ihm im Zusammenhang stand, mehr und mehr in Hamburg konzentrierte. Hinzu kommt noch, daß die Umwälzungen im Schiffsverkehr jener Zeit, die an Stelle der Segelschiffe in steigendem Maße Dampfschiffe setzte, einen Um- und Ausbau der Hafenanlagen nötig machten, der zwar in Hamburg rasch und energisch durchgeführt wurde, während Altona mangels genügender Hilfe seitens des Preußischen Staates nichts für die Umgestaltung seines Hafens tun konnte. Die Klagen über den sinkenden Wohlstand und das Ver-

12) Preußischer Antrag beim Bundesrat vom 19. 4. 1880.

13) Bericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863 bis 1900, Band II, Seite 260.

langen nach dringender Abhilfe veranlaßten dann Preußen nach 12jährigem Zögern im Jahre 1879 beim Bundesrat den Antrag zu stellen, Altona in den Zollverein aufzunehmen, um so das im Jahre 1866 Versäumte nachzuholen und den Hafen zum Zollinlandshafen auszugestalten. Dem aber kam Hamburg zuvor, indem es sich zu dem unerwartet schnellen Abschluß des Zollanschlußvertrages vom 25. Mai 1881 bereit fand. Mit Hilfe einer Reichssubvention von 40 Millionen Mark ging es sogleich daran, seinen Hafen großzügig umzugestalten und sich auf den Zollanschluß vorzubereiten. Die Voraussetzung für eine ersprießliche Entwicklung des Zollhafens in Altona wäre daher gleichfalls eine rechtzeitige technische Umgestaltung der dortigen Anlagen gewesen. Statt dessen aber begann nur ein „Feilschen“ [14]) und langwieriges Verhandeln um die der Stadt zu gewährende staatliche Subvention. „Abstriche über Abstriche wurden vorgenommen und der Stadt erwuchs die peinliche Pflicht, immer wieder schriftlich und mündlich auf die schwierige Lage der Stadt und die Notwendigkeit rechtzeitiger Erledigung der Zollanschlußbauten hinzuweisen“ [14]). Als dann im Jahre 1886 nach sechsjährigen Verhandlungen eine Staatsbeihilfe von $6^1/_2$ Millionen Mark zur Verfügung gestellt wurde, konnten infolge des Widerstandes Hamburgs gegen ein Hinausschieben der Hafenwerke in den Strom und die Vertiefung des Fahrwassers vor Altona die Arbeiten noch immer nicht in Angriff genommen werden, so daß die neuen Häfen teilweise erst jahrelang nach dem Zollanschluß dem Verkehr übergeben wurden. Währenddessen aber hatten sich die neuen Zollinlandkais in Hamburg zu einer überragenden Konkurrenz der endlich vollendeten Altonaer Anlagen entwikkelt. Als die Zollgrenzen 1888 fielen, war der alte Wohlstand geschwunden, die Stadt verarmt und übervölkert, der Hafen vernachlässigt und sein Verkehr abgewandert und zurückgegangen. Der Zollanschluß vollendete dann die bereits während der provisorischen Zollauslandsstellung außerordentlich geförderte Konzentration des gesamten in- und ausländischen Handels im Wirtschaftszentrum Hamburg und ließ, entsprechend der gewaltigen Verkehrszunahme und der Raumbeschränkung des Ham-

14) Bericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Altona, Band I, Seite 331.

burger Hafens, im Hafen von Altona nur gewisse Spezialartikel, wie Kohlen, Heringe und skandinavische Handelsprodukte zur Entwicklung kommen. Damit aber war der Hafen von Altona innerhalb weniger Jahre von seiner einstigen Höhe zum „Hilfsseehafen", zu einem Ergänzungshafen des Zentralhafens von Hamburg herabgesunken[15]).

Der wirtschaftliche Rückgang blieb aber nicht nur auf die vier genannten Häfen beschränkt, sondern griff auch in den vielen

kleinen und kleinsten Häfen

der Küsten Hannovers und Schleswig-Holsteins Platz. Wenn hier auch nur kleinere Schiffe, sogenannte Küstenfahrer, verkehrten und den Verkehr mit den benachbarten Häfen, wie mit den Hansestädten und den Hafenplätzen Dänemarks, Hollands und Englands versahen, so waren sie doch in der Mitte der sechziger Jahre zum großen Teil der Sitz einer nicht unbedeutenden Reederei und eines lebhaften Küstenhandels. Die Reederei wurde hier fast ausschließlich in Form der Partenreederei betrieben. So weist das „Schiffsrepertorium" für Emden z. B. 25 Reedereien und für Papenburg sogar 100 Reedereien nach, während nach der „Übersicht über die Handelsflotte der Herzogtümer" beispielsweise im Jahre 1865 in Altona 233, in Blankenese 247, in Glückstadt 111, in Burg 99 und in Wedel und Wilster über 60 seegehende Fahrzeuge nachgewiesen werden. Der Niedergang dieser Häfen und ihrer Reedereien traf daher die ganze Bevölkerung schwer; ging doch häufig das einzig Ersparte damit verloren. Der Rückgang dieser Häfen ist aber keinesfalls als Ausfluß der preußischen Seehafenpolitik allein anzusehen; er wird vielmehr zur Hauptsache auf rein wirtschaftliche Ursachen zurückgeführt werden müssen. Der Preußische Staat hat sich diesen Häfen gegenüber, soweit sie Staatshäfen, wie die Häfen von Husum, Tönning, Büsum, Glückstadt, Norderney, Norddeich usw., sind, darauf beschränkt, sie in dem bestehenden Zustand zu erhalten, während er den Gemeindehäfen gegenüber die Auffassung vertrat, daß es sich bei ihnen in erster Linie um eine kommunale Angelegenheit handele und

15) Marquardt, a.a.O. Seite 40.

daher der Ausbau den Gemeinden zu überlassen sei. In diesen Häfen machte sich nun gerade zu der Zeit, als sie an Preußen fielen, die beginnende völlige Umgestaltung des Schiffahrts- wie des Hafenbetriebes durch die Verdrängung des Seglers durch den Dampfer, wie der Übergang zur Linienschiffahrt nachteilig bemerkbar. Während sich die großen Hafenplätze, vor allem Hamburg und Bremen, dem Umschwung anzupassen wußten, hier auch die Vorbedingungen zur Finanzierung der veränderten Betriebsweise gegeben waren, schoben die kleineren Hafenstädte den Übergang zum eisernen Dampfschiff allein schon wegen der Kostenfrage hinaus. Das in den Segelschiffen investierte Kapital aber wurde je länger je mehr durch die Konkurrenz der Dampfer entwertet. Die Folge war der Rückgang der Reederei in den kleinen Häfen. Die in den großen Häfen konzentrierte Seeschiffahrt aber wirkte sich dahin aus, daß sie mit der Vernichtung der kleinen Reedereien gleichzeitig auch den kleinen Küstenplätzen den Handel entzog. Wenn zudem bisher für die Brauchbarkeit eines Hafens vor allem die natürliche Ufer- und Meereslage ausschlaggebend gewesen war, so trat jetzt ein grundlegender Wandel ein. Die Hinterlandslage eines Hafens wurde mit wachsender Industrialisierung Deutschlands, mit der Zunahme des Handelsverkehrs und vor allem mit der Steigerung der Massengüter von ausschlaggebender Bedeutung. Damit aber verloren jene Seeplätze, die zum Teil weit vorgeschoben an den Küsten lagen, ihre bisherigen Vorteile: Die tiefer im Innern des Landes, im Mündungsgebiet der großen Ströme und an den Verkehrszentren der Eisenbahn gelegenen Plätze, vor allem Hamburg und Bremen, erhielten den Vorrang. Die kleinen hinterlandslosen Häfen aber mußten veröden.

Wenn andererseits der Preußische Staat die ihm angefallenen größeren Häfen in den ersten Jahrzehnten nach der Besitznahme nicht so gefördert hat, wie es die Interessen dieser Häfen erforderten, so ist es schwer zu sagen, wie weit es sich dabei um bewußte Politik und wie weit lediglich um ein Unterlassen handelt. Gründe verschiedener Art mögen mitgespielt haben. So mögen die freihändlerischen Ideen der Jahrhundertmitte es gewesen sein, die ein tatkräftiges Eintreten für die preußischen Hafenbelange vermissen lassen. Zum anderen hatte

Preußen gerade damals dringendere politische Aufgaben. Auch kann für alle Häfen das gelten, was der preußische Handelsminister v. Breitenbach einmal Stettin gegenüber betonte, nämlich: daß man sich nicht mit den Hansestädten vergleichen könne, da diese Städte reine Handelsstaaten seien, die ihr ganzes Interesse der Stärkung ihres Handels widmen können, während Preußen viel größere Interessen und Verpflichtungen habe und daher nicht seine ungeteilte Aufmerksamkeit einem einzelnen Handelshafen zuwenden könne. Sodann mögen wirtschaftliche Erwägungen, wie die Erkenntnis Platz gegriffen haben, daß es für das Wirtschaftsleben eines Welthandel treibenden Staates wertvoller ist, wenige, aber in jeder Hinsicht hervorragende Häfen sein eigen zu nennen, als zahlreiche, aber unvollkommene Zugänge zum Meere zu haben. Auch innerpolitische Gründe haben die Regierung veranlaßt, Maßnahmen zu ergreifen, die die preußischen Häfen schwer schädigten So mußten beispielsweise unter dem Druck der Landwirtschaft im Jahre 1882 die See-Transittarife für Getreide über die Häfen von Emden, Leer und Papenburg aufgehoben werden; damit aber kam der blühende Getreideverkehr der Emshäfen zum Erliegen und zwar, ohne daß die deutsche Landwirtschaft daraus Vorteile gezogen hätte, weil jetzt die holländischen Häfen das einstige Hinterland der Emshäfen mit Getreide versorgten. Zweifellos ist die Zurücksetzung preußischer Hafeninteressen, insbesondere die der Nachbarhäfen der Hansestädte, des öfteren auch aus Gründen der hohen Politik und der bundesfreundlichen Rücksichtnahme erfolgt, wie sich denn Preußen überhaupt als neuer Nachbar den Hansestädten sehr viel entgegenkommenden zeigte, als es die alten gewesen waren[16]). Erinnert sei an die wiederholten Gebietsabtretungen zu Gunsten Bremens und Hamburgs, bei denen Bismarck sogar Geestemünde zu Bremen schlagen wollte. Schließlich mag die Zurücksetzung, die die preußischen Häfen den Hansestädten gegenüber erfahren haben, auch auf folgende Umstände zurückzuführen sein: Die Hansestädte sind in Bezug auf die Pflege ihrer Hafeninteressen in einer weit günstigeren Lage, da bei ihnen Staats- und Stadtregierung wesensgleich sind und somit die Möglichkeit gegeben ist, ihre Hafeninteressen

16) Bessel, Geschichte Bremerhavens, Bremerhaven 1927.

auch mit staatlichen Machtmitteln — z. B. wurde zur rascheren Durchführung der Zollanschlußbauten in Hamburg ein besonderes Enteignungsgesetz erlassen — zu fördern, wie auch in den Stadtstaaten die räumliche Konzentration aller Behörden eine große Einheitlichkeit, Konsequenz und Schnelligkeit der den Hafen betreffenden Entschließungen ermöglicht und sichert. Zudem ist in den Hansestädten vom Regierenden Bürgermeister bis zum letzten Schauermann jeder von der Notwendigkeit der Hafenförderung überzeugt, wie denn auch die Behörden in allen mit dem Hafen zusammenhängenden Angelegenheiten ein weitgehendes Entgegenkommen zeigen. Daß es nach allen diesen Richtungen hin mit der Wahrung der Belange der preußischen Häfen durch die zuständigen staatlichen Behörden weit ungünstiger bestellt ist, und auch bei allem guten Willen bestellt sein muß, bedarf keiner weiteren Erörterung. So finden sich denn in den Berichten der Handelskammern häufiger Klagen über Behörden, die nach Lage der Dinge eng mit dem Hafen und seinem Betriebe zusammenarbeiten müßten, bei denen aber nicht immer die Forderungen des Hafens und des Verkehrs die gewünschte Berücksichtigung gefunden zu haben scheinen. Beispielsweise sei erwähnt, daß Wesermünde, also eine der größten preußischen Hafenstädte nicht weniger als 50 Jahre lang um den Sitz einer letzten Endes so wenig bedeutsamen Einrichtung, wie es eine Kammer für Handelssachen ist, hat kämpfen müssen, während Bremerhaven trotz geringerer Einwohnerzahl und größerer Nähe zum zuständigen Landgericht sich schon Jahrzehnte früher einer solchen Kammer erfreuen konnte. Überhaupt scheint die bekannte preußische Sparsamkeitspolitik sich oftmals zum Nachteil der preußischen Häfen ausgewirkt zu haben. Endlich aber darf auch nicht die Wahrheit verkannt werden, die in den Worten des bremischen Oberbaudirektors Franzius liegt, der dem Kaiser, als dieser ihm bei Besichtigung der Hafenerweiterungen in Bremerhaven im Jahre 1894, zu denen Preußen das erforderliche Gelände abgetreten hatte, andeutete, daß man ihm als König von Preußen ein schönes Stück Land weggenommen habe, erwiderte: „Was wir dem König von Preußen nehmen, das bekommt der deutsche Kaiser verbessert zurück."

Das Einsetzen einer staatlichen Hafenpolitik und die Maßnahmen Preußens zur Förderung seiner Nordseehäfen.

Als gegen Ende des vorigen Jahrhunderts die Ziffern des deutschen Außenhandels stiegen und der Verkehr in den großen Häfen, vor allem in den Hansestädten, sprunghaft zunahm, zeigte es sich immer deutlicher, wie eng die deutsche Volkswirtschaft und damit auch die Wirtschaft Preußens mit dem Weltverkehr und dem Welthandel verbunden war und verwoben wurde. Jetzt brach sich allgemein die Erkenntnis Bahn, daß die Seehäfen nicht allein den örtlichen Interessen dienen, vielmehr mit der Wirtschaft ihres ganzen Hinterlandes in wechselseitiger Beziehung und Abhängigkeit stehen. Damit ging immer mehr die Bedeutung, die eine Verbindung mit dem Weltmeer für die Größe eines Landes und die Stärke seiner Volkswirtschaft hat, in das Bewußtsein der Nation über. Den wirtschaftlichen Forderungen nach leistungsfähigen Häfen gesellten sich machtpolitische hinzu. Wenn die Kriegs- und Handelsflotte noch zwei Jahrzehnte lang nach der Reichsgründung nur geringe Pflege erfahren hatte, wenn sich die Reichsregierung dem Kolonialgedanken gegenüber bis 1884 ablehnend verhalten hatte, und ein mehr binnenländisches Denken allgemein war, so trat jetzt eine Wandlung ein: Der Wille zur Seegeltung und zum „Einnehmen des Platzes an der Sonne“ erwachte und fand im sogenannten „Neuen Kurs“ seinen Ausdruck. Seeschiffahrt und Kriegsflotte wurden zu wichtigen Aufgabengebieten der Staatspolitik. Wollte man aber eine starke Handelsflotte, zahlte man sogar erhebliche Subsidien dafür, so mußte man auch die Stützpunkte, die Häfen, bereitstellen. Die Förderung der Häfen und ihre Stärkung im Kampf mit den ausländischen Konkurrenzplätzen war eine nationale Angelegenheit geworden. Um nicht den Hansestädten gegenüber zurückzustehen und im internationalen Wettbewerb nicht ausgeschaltet zu werden, sondern sich, eingedenk der Worte

des jungen Kaisers, daß die Zukunft auf dem Wasser liege, seinen Anteil an Welthandel und Seeschiffahrt zu sichern, mußte auch Preußen daran gehen, seine Häfen auszubauen. Ausdruck dieses Willens aber wurden — neben dem Erwerb Helgolands (1890) und dem Ausbau des Nordostseekanals (1895) — die in den neunziger Jahren einsetzenden umfangreichen Hafenbauten an der Ost- und Nordseeküste, die an dieser insbesondere in Emden (1898—1900), Wesermünde (1892—1896), Harburg (1896) und Altona (1896) unter Aufwendung erheblicher Mittel und unter wohlwollender königlicher Initiative durchgeführt wurden. Preußen hatte damit seine Seehäfen wiederentdeckt! Eine großzügige Baupolitik setzte ein und gestaltete die vernachlässigten Häfen in kurzer Zeit zu modernen und zum Teil einzig dastehenden Anlagen aus. In tatkräftiger Weise nahm der Preußische Staat von nun an Einfluß auf ihre Entwicklung, wie er sich auch von nun an die Vertretung ihrer Belange fördernd angelegen sein ließ. Damit aber trieb Preußen wieder aktive Hafenpolitik, wie die von der staatlichen Zentralinstanz ausgehenden Maßnahmen zur Förderung der Häfen angesprochen werden sollen. Reibungen mit den Nachbarhäfen und insbesondere mit den Hansestädten, die von den preußischen Häfen eine unbequeme Konkurrenz befürchteten und ihre Förderung „weniger einem tatsächlichen Bedürfnis als Gründen des Wettbewerbs entsprungen" bezeichneten[1]), blieben nicht aus. Demgegenüber vertrat Preußen den Standpunkt, daß eine auf die gesunde Entwicklung der Häfen zielende Verkehrspolitik in Deutschland nicht als eine Angelegenheit der Hansestädte allein angesehen werden könne, daß das vielmehr eine Aufgabe des Reiches und der Länder, damit aber auch eine Angelegenheit Preußens als größtem Küstenlande sei. Preußen hat denn auch auf Grund der verkehrsgeographischen Lage seiner Haupthäfen daran festgehalten, daß die örtlichen Vorzüge der einzelnen Häfen eine Förderung durch die öffentliche Hand zum Nutzen der preußischen Belange, wie der deutschen Gesamtwirtschaft rechtfertigen.

Die Möglichkeit aber, seine Häfen richtunggebend zu beein-

1) Denkschrift des hamburgischen Senats: Groß-Hamburg, Hamburg 1921, Seite 24.

flussen, und eine nach einheitlichen volks- und staatswirtschaftlichen Gesichtspunkten geleitete Hafenpolitik zu treiben, war der Preußischen Regierung durch die Ausübung der sogenannten Aufsichts- und Hoheitsrechte, die ihr über jeden preußischen Hafen zustehen, und durch die Beeinflussung der Tarife auf den Eisenbahnen und Kanälen, durch Gewährung von Bauzuschüssen usw., wie durch eine entsprechende Baupolitik in den staatseigenen Häfen, gegeben.

Die Ziele der preußischen Hafenpolitik.

Beim Wiederaufbau seiner Häfen verzichtete Preußen bewußt darauf, in einen Wettbewerb mit den Häfen der Hansestädte zu treten. In klarer Erkenntnis der wirtschaftlichen Notwendigkeit, die Schiffahrts- und Handelskonzentration in den beiden großen Häfen nicht zu stören, und überzeugt von der überragenden Bedeutung dieser Häfen für die deutsche Gesamtwirtschaft, überließ Preußen den Hansehäfen unbestritten den Überseehandel und die Überseeschiffahrt. Dagegen beanspruchte Preußen für seine Häfen die Industrie und die Hochseefischerei. Ausgehend von der Tatsache, daß an der deutschen Nordseeküste ein Zuviel an Seehäfen vorhanden war, beschränkte sich der Preußische Staat darauf, nur die größeren Häfen von Emden, Wesermünde, Harburg und Altona, die ihm durch ihre natürliche Lage und ihre bisherige Entwicklung als förderungswürdig erschienen, auszubauen und ihnen Sonderaufgaben zuzuweisen, während es die kleineren Plätze lediglich in ihrem der örtlichen Bedeutung entsprechenden überkommenen Besitzstande unterhielt. Wenn Preußen Hochseefischerei und Hafenindustrie für sich beanspruchte und als preußische Domäne ansah, so bezweckte es neben der Förderung seiner Häfen vor allem auch eine Hebung des Gewerbes und insbesondere der Ausfuhrindustrie, wie auch eine Hebung der deutschen Fischwirtschaft. Hierzu fühlte sich Preußen berufen, weil nach seiner Ansicht, wie der preußische Staatskommissar für die Bearbeitung der Groß-Hamburg-Frage, Dr. Südekum, einmal aussprach, „die Industriepolitik in die Hand eines Staatswesens gehört, das bereits seit den Anfängen des neunzehnten Jahrhunderts auf dem

Gebiete der Gewerbepolitik nicht nur in Deutschland, sondern in Europa vorangegangen ist, des bedeutendsten Industriestaates des ganzen Erdteils, das ist Preußen!", und weil die Fischerei seit je her durch Preußen ihre Förderung erfahren hatte. Schon bei Stellung des Antrages an den Bundesrat wegen Aufhebung der Zollauslandsstellung Altonas (vgl. S. 22) beabsichtigte Preußen, eine industrielle Arbeitsteilung zwischen Altona und Hamburg herbeizuführen, derzufolge dem Hamburger Freihafen die Veredelungs- und Werftindustrie, Altona aber die zollinländische Gewerbetätigkeit zugewiesen werden sollte; eine Absicht, die freilich scheiterte, weil Hamburg vorausschauend und mit Unterstützung der Reichsbeihilfen aus dem Zollanschlußvertrage an den Ausbau des Geländes an der Bille und auf der Veddel schritt, und dank der dortigen guten Wasserverbindung und der geringen Hamburger Steuerlast dem darin benachteiligten Altona mit einer überlegenen Zollinlandindustrie entgegentrat. Jetzt ging Preußen daran, in Harburg für die stets wachsende Industrie im Jahre 1889 neue Hafenkanäle und geeignetes Gelände für Industriezwecke bereitzustellen, und weiter in den Jahren 1904—1906 gemeinsam mit der Stadt und einem Bankkonsortium unter Hergabe großer fiskalischer Flächen, und durch eine Beihilfe von $2^1/_2$ Millionen Mark, drei große Hafenbecken mit einer Gesamtfläche von rund 77 ha Industriegelände samt einer großen Umschlagsanlage zu schaffen. Die Großzügigkeit dieser Anlage ergibt sich daraus, daß die Hafenbecken von vornherein eine Tiefe von 10 m erhielten, obgleich die Vertragstiefe des Fahrwassers im Köhlbrand nur 6 m betrug! Auch im Hafen von Emden war die Regierung darauf bedacht, Industrien, die dem Hafen Nutzen bringen konnten und mit der Schiffahrt in Verbindung standen, heranzuziehen und das Gelände dafür aufzuschließen. Darüber hinaus aber beabsichtigte Preußen, diesen Hafen zum Spezialumschlagplatz auszugestalten, der als ausgesprochener Ein- und Ausfuhrhafen für Massengüter die Versorgung des nordöstlichen Industriebezirks mit Rohstoffen für die Eisen- und Stahlherstellung sichern, und die Ausfuhr der Erzeugnisse des Bergbaues und der Schwerindustrie ermöglichen sollte, um so diese Güter statt bisher über die holländischen Häfen nunmehr über einen deutschen Hafen

zu leiten. Das Streben der Regierung, den preußischen Häfen die Industrie zu sichern und vorzubehalten, läßt sich auch im Hafen von Wesermünde feststellen, wo es im Artikel 13 des Staatsvertrages zwischen Preußen und Bremen vom 21. 5. 1904, in der sogenannten „Industrieklausel", seinen Niederschlag gefunden hat. Als der Preußische Staat im gesamtdeutschen Interesse weiteres Hafengelände zum Ausbau der Schiffahrtseinrichgen in Bremerhaven zur Verfügung stellte, machte er in dieser Vertragsklausel ausdrücklich zur Bedingung, daß dort insbesondere Industrieanlagen nicht errichtet werden dürfen, eine Bestimmung, an der Preußen noch Jahrzehnte lang festgehalten, und zu deren Beseitigung Bremen sogar den Staatsgerichtshof für das Deutsche Reich im Jahre 1925 ergebnislos angerufen hat. Den erwarteten Erfolg hat die Industrieklausel dem Hafen freilich nicht gebracht, weil die sprunghafte Entwicklung, die Wesermünde als Fischereihafen nehmen sollte, die Regierung hinderte, rechtzeitig das erforderliche Industriegelände zur Verfügung zu stellen, so daß sich die in Bremerhaven ausgeschlossenen Industrien im gegenüber liegenden Nordenham und in Bremen-Stadt ansiedelten und zu beachtlicher Größe entwickelten. Wenn es Preußen also auch nicht gelang, die Hansestädte auf den Überseeverkehr zu beschränken, seinen Häfen aber die Industrie vorzubehalten, so hat sich doch der Hafen von Harburg in kurzer Zeit zu einem echten Industriehafen, und Emden zu einem „mittelbaren" Industriehafen, zum Hafen des westfälischen Industriegebiets, entwickelt, während die Häfen von Wesermünde und Altona gleichfalls zur Grundlage einer beachtlichen Industrie geworden sind, einer Industrie freilich, die beim Ausbau der beiden Häfen noch in den Anfängen steckte, die aber bald eine glänzende Entwicklung zeitigen sollte, der Fischindustrie.

Um die Entwicklung der Fischereiwirtschaft in Deutschland hat sich Preußen ein nicht zu unterschätzendes Verdienst erworben, wie es auch in der Entwicklung seiner Fischereihäfen — wenngleich es auch hier sich nicht restlos die Hochseefischerei vorzubehalten vermochte — größte Erfolge gehabt hat. Schon frühzeitig hatte Preußen der

Küstenfischerei

der Ostseeprovinzen sein Interesse entgegengebracht. Hier ist die Mehrzahl der Häfen (Saßnitz, Swinemünde, Kolberg, Rügenwaldermünde, Stolpmünde, Neukuhren) zunächst als Fischereihäfen ausgebaut worden, so daß die preußische Hafenpolitik als aus der Fischereiförderung hervorgegangen anzusprechen ist. Auch an der Nordseeküste war es zunächst die „kleine Fischerei", auf die der Staat sein Augenmerk richtete. So forderte bereits im Jahre 1869 der Landwirtschaftsminister die Herstellung kleiner Zufluchtshäfen für die Küstenfischerei. Insbesondere der Hafen von Büsum wurde im Interesse der Krabbenfischerei ausgebaut und darüber hinaus, als der Verkehr des Hafens durch den Anschluß an die Marschenbahn i. J. 1881 versiegte und die Schifferbevölkerung sich dem Fischfang zuwandte, zu einem Fischereispezialhafen mit dem Ziel bestimmt, die starke Einfuhr lebender Schollen aus Dänemark (Esbjerg) durch die Entwicklung einer eigenen Kutterflotte herabzudrücken und zu verdrängen. Bald sollte auch die Hochseefischerei, und zwar schon zu einer Zeit, in der die anderen deutschen Küstenländer diesen Erwerbszweig noch recht stiefmütterlich behandelten, die Förderung der preußischen Regierung erfahren. In Erkenntnis der Wichtigkeit einer heimischen

Heringsfischerei

nahm sich Preußen der 1872 gegründeten Emder Heringsfischerei A.G. an, als es für diese Gesellschaft, die eine im Haag domizilierte kleine Heringsflotte erworben hatte, um von Emden aus den Fang zu betreiben, in den Anfangsjahren kritische Zeiten zu überwinden galt. Durch zinslose Darlehen und Hergabe von Prämien für den Fang, für Neubauten und Ausrüstung der Schiffe, durch Erwirken eines ausreichenden Zollschutzes, durch Befreiung von der Salzabgabe und durch Ausnahmetarife auf den preußischen Bahnen, wie durch die Schaffung der benötigten Hafenanlagen, wußte die Regierung dieses neue Gewerbe so zu fördern, daß sich bald in Emden zwei weitere Groß-Heringsfischereien niederließen, die 1913 rund 110 Fahrzeuge in See schickten und eine Dividende von 25% verteilen konnten. Der Hafen von Emden — in dem schon Friedrich der Große 1769 die erste preußische Heringsfischerei

gegründet hatte — wurde so die Wiege der deutschen Heringsfischerei, deren Hauptplatz er heute ist.

Preußen sollte es aber auch vorbehalten bleiben, den Grund zum Aufbau einer deutschen

Hochseefischereiflotte

zu legen. Den hohen Wert des Seefisches als Volksnahrungsmittelund die wirtschaftliche Bedeutung des Seefischereigewerbes, wie seine Entwicklungsmöglichkeiten erkennend, stellte der Staat in Altona im Jahre 1887 über den erwähnten Zuschuß von $6^1/_2$ Millionen Mark für die Zollanschlußbauten hinaus einen Betrag von 800 000 Mark für den Bau eines Fischereihafens zur Verfügung. Die Regierung beabsichtigte mit dem Ausbau des Hafens, die Fischerei des Elbegebietes in Altona zu konzentrieren, und zwar um so mehr, als infolge des Ausbaues des Freihafens und der sonstigen Zollanschlußbauten in der Hansestadt eine Verlegung der Hamburger Fischereilandungsanlagen weiter elbabwärts erforderlich wurde. Wenn auch dieses Ziel erst viel später durch das Hamburg-Altonaer Fischmarktabkommen vom 5. Dezember 1931 erreicht wurde, so sollte der neue Fischereihafen doch einen großartigen Aufschwung nehmen und Altona, gestützt auf eine sich bald entwickelnde Dampf-Hochseefischerei, in Verbindung mit dem Frischheringsimport zum Hauptort der deutschen Fischindustrie werden lassen. Fast gleichzeitig erbaute der Staat neben einer Anzahl kleiner Fischereihäfen, wie Borkum, Norderney, Norddeich usw., in den Jahren 1892 bis 1896 in Geestemünde, die günstige Lage des Hafens erkennend, mit einem Kostenaufwande von rund 6,5 Millionen Mark einen Fischereihafen, der in Größe und Ausgestaltung zu den hervorragendsten seiner Zeit gehörte. Zu seinem Schutze stellte denn auch Preußen aus Anlaß von Landabtretungen an Bremen in dem schon erwähnten Staatsvertrage von 1904 in der sogenannten „Fischereiklausel“ die Bedingung, daß Bremen in dem neuen Hafengelände ohne Zustimmung Preußens keinerlei der Hochseefischerei oder dem Fischhandel und deren Nebenbetrieben dienende Einrichtungen schaffen oder zulassen dürfe, und daß in dem bisherigen Hafengebiet solche Einrichtungen nur in ganz beschränktem Umfange hergestellt oder betrieben

werden dürften. Geestemünde-Wesermünde sollte denn auch eine Entwicklung nehmen, die als beispiellos angesprochen werden kann und den Hafen zum größten Fischereiplatz nicht nur Deutschlands, sondern des ganzen Kontinents werden ließ. Die Hochseefischerei hat sich seither stets des besonderen Interesses der preußischen Regierung erfreuen dürfen, die alljährlich — später vom Reich darin unterstützt — erhebliche Summen zu ihrer Förderung bereitgestellt hat. So wurden die Fischereihäfen aufs beste ausgestaltet, Beihilfen für die Fischpropaganda und für fischwirtschaftliche und fischwissenschaftliche Institute (Altona, Wesermünde) gewährt, die Forschung auf dem Gebiete der Fischkonservierung und der Kühltechnik unterstützt, die Fangtechnik und der Fangschiffbau gefördert und die Fischverladung auf der Bahn durch Einstellung von Fisch-Spezialwagen (z. Zt. sind 581 Kühlwagen vorhanden, von denen beheimatet sind in Bremerhaven 30, Wesermünde 245, Cuxhaven 175 und Altona 149) und Fisch-Sonderzügen derart ausgebaut, daß beispielsweise Basel, Bodenbach und Breslau noch am ersten Tage nach der Verladung in den Besitz frischer Seefische gelangen[2]). Nachdem der Preußische Staat durch den großzügigen Ausbau seiner Häfen seine führende Stellung in der deutschen Hochseefischerei gefestigt hatte, erscheint es durchaus folgerichtig, daß Preußen mit Hamburg und Bremen in Verhandlungen eintrat, um einen für die gesamtdeutschen Interessen unwirtschaftlichen Wettbewerb der Fischmärkte und Fischereihäfen untereinander auszuschalten, Verhandlungen, die zum Abschluß des Fischereiübereinkommens vom 5. März 1930 mit Hamburg über die Verwaltung, den Betrieb und den Ausbau ihrer Fischmärkte und Häfen, und zum Abkommen mit Bremen vom 21. Juni 1930 über die Förderung der Hochseefischerei in ihrem Gebiet führten.

Wenn heute die deutsche Fischereiflotte über rund 350 Hochseefischdampfer, rund 180 Fahrzeuge der Großen Heringsfischerei und etwa 170 Hochseemotorkutter verfügt, und wenn beinahe 12 000 Küstenfischerfahrzeuge — davon etwa 2000 an der Nordseeküste — eingesetzt sind, die i. J. 1913 einen Fang

2) Völkischer Beobachter vom 9. 2. 1937.

im Werte von 40 Millionen, i. J. 1936 bereits einen solchen von 105 Millionen RM einbrachten[3]), gleichzeitig auch der Fischverbrauch in Deutschland aus kleinsten Anfängen auf heute 12 kg je Kopf der Bevölkerung anstieg, damit aber die Seefischerei eine volkswirtschaftliche und ernährungspolitische Rolle spielt, die sich im deutschen Wirtschaftsleben nicht wegdenken läßt, so hat der Preußische Staat nicht zuletzt durch den Ausbau seiner Fischereihäfen an dieser Entwicklung einen bedeutenden Anteil.

Die Maßnahmen Preußens zur Hafenförderung.

Zum Durchsetzen der von ihm verfolgten Ziele hatte der Preußische Staat die Möglichkeit, einmal dank der ihm über jeden Hafen zustehenden sogenannten Aufsichts- und Hoheitsrechte, als deren wichtigstes in diesem Zusammenhange das Recht der Tarifhoheit erscheint, einzuwirken, wie er auch die Entwicklung der Häfen insbesondere durch die Handhabung der Eisenbahn- und Wasserstraßenpolitik — um nur die wichtigsten Möglichkeiten zu nennen — beeinflussen konnte. In den Staatshäfen war die Regierung darüber hinaus in der Lage, durch eine entsprechende Baupolitik und durch die Art der Hafenverwaltung richtunggebenden Einfluß zu nehmen.

a) Gebührenpolitik.

In den preußischen Häfen werden zur Deckung der durch den Bau und die Unterhaltung der Häfen und ihrer Einrichtungen aufgewandten Kosten Abgaben nach dem Grundsatz von Leistung und Gegenleistung erhoben. Auf die Art und Höhe dieser Abgaben im einzelnen einzugehen erübrigt sich, weil diese Abgabenleistungen in den einzelnen deutschen und den konkurrierenden ausländischen Häfen so unterschiedlich sind, daß es unmöglich ist[4]), auf Grund dieser Gebühren Vergleiche

---

3) Ministerialrat Dr Eichelberg in Berliner Börsenzeitung, Wirtschaftsblatt vom 28. 2. 1937.

4) Rühl, Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel, Berlin 1920, Seite 37.

zwischen den Häfen anzustellen. Schon aus der Tatsache, daß diese Abgaben in den einzelnen preußischen, zum Teil eng benachbarten Häfen von unterschiedlicher Höhe sind, geht hervor, daß Preußen auf die Höhe dieser Gebühren keinen entscheidenden Einfluß nahm und insbesondere nicht versuchte, durch eine entsprechende Gebührenpolitik den außerpreußischen Häfen Konkurrenz zu machen. Tatsächlich kommt den Gebühren im Wettbewerb der Häfen auch keine allzugroße Bedeutung zu, weil ganz andere Faktoren, namentlich die Ausrüstung mit modernen Lösch- und Ladegeräten, die Hafenorganisation, die Liniendichtigkeit, die „Behandlung" der Ware u. a. m. die Wahl eines Hafens beeinflussen. Es sei daher auch nur im allgemeinen auf das Gebührenwesen in den preußischen Häfen eingegangen. Das Recht zur Abgabenerhebung gründet sich auf die Bestimmung des A.L.R. II, 15 (von der Zollgerechtigkeit). Die allgemeine Grundlage bei der Erhebung der Gebühren ist in Preußen das Selbstkostenprinzip und die Belastungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsbeziehungen und Güterarten (Güterklassen). Die Tarifhoheit, die ursprünglich dem König zustand, wurde durch Erlaß vom 4. Oktober 1882 dem Minister für Öffentliche Arbeiten und dem Finanzminister — zum Teil unter Mitwirkung des Ministers für Handel und Gewerbe — mit der Ermächtigung überlassen, ihre Befugnisse auf die nachgeordneten Behörden zu übertragen. Die Zuständigkeiten sind z. Zt. in der Weise abgegrenzt ,daß alle Tarife für die staatlichen Seehäfen, sowie für diejenigen nichtstaatlichen Häfen, in denen der Nettoraumgehalt der ein- und ausgehenden Schiffe jährlich 250 000 cbm erreicht, in der Zentralinstanz, bei den übrigen in der Provinzialinstanz festgestellt werden. Die Gebühren und Abgaben sind in festen Tarifsätzen aufgestellt. Da zu starre Tarife oftmals den jeweils maßgebenden Wettbewerbsverhältnissen entgegenstehen, haben die zuständigen Ministerien durch Runderlaß im Jahre 1930 das bisherige Feststellungsverfahren gelockert, wie überhaupt der Erlaß eine Vereinfachung und größere Anpassungsfähigkeit des Hafentarifwesens bringt. Bemerkenswert erscheint in den Tarifen, daß zur Förderung der Küstenfischerei mehrfache Vergünstigungen vorgesehen sind. So entrichten Fischerfahrzeuge an Stelle der sonst vorgesehenen Gebühren

lediglich eine mäßige Pauschalsumme. In Wesermünde sind sie überhaupt von jeder Abgabe befreit ,wenn sie ihre Fänge zur Versteigerung stellen, weil hier der Staat am Auktionserlös beteiligt ist. Zur Förderung der Bunkerkohlenausfuhr über deutsche Häfen sind in Emden Dampfer, die den Hafen lediglich zum Bunkern anlaufen, von allen Abgaben befreit. Zu erwähnen bleibt, daß die Abfindung, die Preußen aus dem Staatsvertrage betreffend den Übergang der Wasserstraßen auf das Reich vom Jahre 1921 zufließt, zur besonderen Fürsorge für die staatlichen Häfen zurückgestellt wird, um, wie die Gesetzesbegründung sagt, den klaren Willen des Staates zum Ausdruck zu bringen, die Mittel und Kräfte, welche durch den Übergang der Wasserstraßen an das Reich frei geworden sind, zur Verbesserung der Häfen zusammenzufassen und damit die Möglichkeit zu schaffen, von einer Verzinsung der in den Häfen investierten Summen in Form von Hafenabgaben absehen zu können; eine Maßnahme, die wiederholt die Kritik der kommunalen Hafenverwaltungen herausgefordert hat. Endlich sei darauf hingewiesen, daß in den Verträgen und Abmachungen, die Preußen mit Hamburg und Bremen in neuerer Zeit zur Hafenförderung und zur Ausschaltung des unwirtschaftlichen Wettbewerbs getroffen hat, eine grundsätzlich gleiche Ausgestaltung der Hafentarife und Abgaben in den betreffenden preußischen Häfen und den Häfen der Hansestädte vereinbart ist.

b) Eisenbahnpolitik.

Ein hervorragendes Mittel zur Seehafenförderung besaß Preußen in seinen Eisenbahnen. Eine umfassende Darstellung der Seehafenpolitik, die die preußischen Bahnen verfolgten, hat von Beckerath gegeben[5]). Auf sie sei verwiesen. Hier sei nur festgestellt, daß es dieser Politik nachgesagt werden kann, die Interessen aller Reichsglieder gleichmäßig berücksichtigt, und sich von einem engherzigen preußischen Partikularismus ferngehalten zu haben. Insbesondere hat die preußische Eisenbahnverwaltung nicht die preußischen Häfen gegen die Hafenplätze

5) Von Beckerath, Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung, Berlin 1918.

der übrigen Küstenländer durch Schaffung künstlicher Wettbewerbsbedingungen ausgespielt. Vielmehr hat Preußen stets eine wahrhaft „deutsche" Eisenbahnpolitik getrieben; haben doch die preußischen Bahnen an erster Stelle mit zu dem großartigen Aufschwung des Handels der Hansestädte beigetragen. Dennoch sei kurz auf die Stellung eingegangen, die der Hafen von Emden innerhalb der preußischen Seehafenausnahmetarifpolitik genoß. Schumacher [6]) erhebt den Vorwurf, daß Bremen durch die Ausnahmetarife im Wettbewerb benachteiligt worden sei, und „daß die preußische Eisenbahnverwaltung sich in erster Linie verpflichtet zu fühlen schien, für den preußischen Seehafen Emden zu sorgen". Dieser Vorwurf ist aus bremischen Kreisen des öfteren gemacht und dahin übersteigert worden, daß als Vergeltungsmaßnahme ein Frachtkampf Bremens gegen Emden auf der freien See in Aussicht gestellt wurde. Die Seehafenausnahmetarife waren derart erstellt, daß der Frachtsatz des Bahnweges von Amsterdam bezw. Rotterdam bis zu einem gewissen Tarifpunkt im nordwestdeutschen Seehafengebiet (in neuerer Zeit wurde Oberhausen gewählt) auf die Strecke Emden—Tarifpunkt (Oberhausen) übertragen wurde, d. h. für Oberhausen sollte die volle Frachtgleichheit zwischen Amsterdam und Emden erreicht werden. Die Fracht Bremen—Oberhausen wurde nun mit der aus dem Satz Emden—Oberhausen sich ergebenden Einheit selbständig durchgerechnet. Für die übrigen Nordseehäfen wurden Frachten durch Anschluß an die Sätze von Bremen gebildet. Durch diese Tarifgestaltung, die ja nur für Emden die völlige Wettbewerbsfähigkeit brachte, ist dieser Hafen zweifellos bevorzugt. Dafür waren aber für den südwestlichen Abschnitt des Seehafengebietes die Sätze Rotterdam—Mannheim bezw. Straßburg bezw. Basel auf die Strecke Bremen—Mannheim bezw. Straßburg bezw. Basel übertragen. Auch war die Aufgabe, die die preußische Eisenbahnverwaltung bei der Ausgestaltung des Tarifsystems zu lösen hatte, keine leichte; so waren neben einer Reihe sonstiger Rücksichtnahmen insbesondere die bestehenden Privatbahntarife zu beachten. Hier aber war es gerade Emden, das in der Privatbahnzeit wegen seiner günstigen Lage zum

6) Schumacher, Antwerpen, seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben, München 1916, Seite 161.

Ruhrgebiet und in seiner Eigenschaft als Bunkerplatz in den Ruhrkohlentarifen eine Reihe von Vergünstigungen genossen hatte. Wenn Preußen diese Vergünstigungen weitergewährte, so geschah das nicht zuletzt zur Förderung der deutschen Steinkohlenausfuhr, die im schweren Wettbewerb gegen England stand, wie in der Absicht, den Hafen gegen die holländischen Seehäfen wettbewerbsfähig zu machen und zu erhalten. Wenn Preußen nicht den Weg einschlug, den die Reichsbahnverwaltung später beim Wiederaufbau der Seehafentarife ging und, statt wie bisher auf Emden die Tarife abzustellen, sie nunmehr auf den am meisten nach Osten vorgeschobenen Nordseehafen Hamburg bezog — eine Regelung, die für Emden und Bremen ohne weiteres die Wettbewerbsfähigkeit brachte — [7]) so mag das geschehen sein, um den im scharfen Konkurrenzkampf mit dem Auslande stehenden Hafen von Emden vor dem Wettbewerb Bremens zu schützen, dessen Aufgaben nach preußischer Auffassung andere waren und in der Förderung des Überseehandels gesucht werden sollten.

c) Wasserstraßenpolitik.

Der brandenburgisch-preußische Staat nahm von jeher darauf Bedacht, durch Herstellung künstlicher Wasserwege Handel und Gewerbe zu fördern und dem preußischen Ein- und Ausfuhrhandel günstige Seeplätze zu eröffnen, um damit die räumlich getrennten und zu verschiedenen Zeiten erworbenen Gebietsteile wirtschaftlich zu verketten [8]). Solange beispielsweise der Staat in der Oder seinen Hauptstrom sah, betrachtete er die Elbe lediglich als Grenzfluß und belastete sie mit hohen fiskalischen Zöllen. Als es aber darum ging, sich von der Schwedenherrschaft an der Odermündung freizumachen und den schlesischen Handel durch die Mark nach Hamburg zu lenken, wandte Preußen der Elbe das größte Interesse zu, das in dem Augenblick wieder verloren ging, in dem sich durch die Gewinnung

7) Giese, Die Seehafentarifpolitik, ihre Ziele und Wege, Archiv für Eisenbahnwesen 1928, Seite 8 ff.

8) Bräumel, Die leitenden wirtschaftlichen Ideen für den Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen bis zur Reichsgründung, Diss. Köln 1928, Seite 11 ff.

Stettins (1720) die Aussicht auf Schaffung eines bedeutenden Handelsplatzes bot. So wandte Brandenburg-Preußen auch im Westen der Monarchie schon frühzeitig dem Plane seine Aufmerksamkeit zu, Rheinland-Westfalen mit der deutschen Nordsee in Verbindung zu bringen. Kurz nach der Besetzung Emdens versuchte der Große Kurfürst, die Ems bis nach Westfalen auszubauen, ein Plan, der sowohl von Friedrich dem Großen aufgegriffen wurde, als auch Preußen bei der Abtretung des Emsgebietes an Hannover ihn durchzuführen versuchte (1813). Bismarck griff gleich nach der Einverleibung Hannovers i. J. 1866 die alten Pläne wieder auf. So brachte die Preußische Regierung im Jahre 1882 einen Gesetzentwurf ein, der die Erbauung eines Kanals von Dortmund nach Emden vorsah. Wenn auch diese Vorlage i. J. 1883 abgelehnt wurde, so gelang es doch der Preußischen Regierung durch ihr zähes Festhalten an der einmal gefaßten Absicht im Jahre 1886 den Bau des Kanals durchzusetzen. Die Begründung der Kanalvorlage führt aus, daß die westfälische Hüttenindustrie im Regierungsbezirk Arnsberg, die s. Zt. über 30% der gesamten deutschen Roheisenproduktion lieferte, einen billigen Transportweg zur Küste brauche, um auf dem Weltmarkt und den frachtlich günstiger am Rhein gelegenen Hüttenwerken gegenüber wettbewerbsfähig und somit an ihrem Standort lebensfähig zu bleiben. Auch sollte der Ruhrkohle der Absatz an der Nord- und Ostseeküste, sowie im Exportgeschäft erleichtert und die englische Kohle vom Markt verdrängt werden. Weiter sollte der holländische Zwischenhandel durch den Kanal ausgeschaltet, die deutsche Kriegsflotte in der Kohlenzufuhr und die deutsche Industrie im Erzbezug vom Auslande unabhängig gemacht werden[9]). Der Dortmund-Ems-Kanal ist seit seiner Fertigstellung heftigen Angriffen von verschiedenen Seiten ausgesetzt gewesen, die in ihm einen finanziellen wie verkehrswirtschaftlichen Mißerfolg sehen wollen. Richtig ist, daß es nicht möglich war, auf dem Kanal dieselben Frachten zu erstellen, zu denen die am Rhein gelegenen Werke ihr Erz bezogen, wie sich überhaupt das Einflußgebiet des Kanals nur auf eine enge, unmittelbar am Kanal gelegene Zone beschränkt[10]).

9) Jahresbericht der Handelskammer zu Dortmund 1881, 1894.

10) Eupenbeck, Emdens Bedeutung im Rahmen der europäischen

Preußen sah es daher als eine Hauptaufgabe der Tarifpolitik an, die Abgaben auf dem Kanal möglichst niedrig zu halten, um so einen Anreiz zur Benutzung, und dem Kanal einen Ausgleich gegenüber der überlegenen Konkurrenz des abgabefreien, leistungsfähigeren Rheinstroms zu geben. Schon in der Kanalvorlage vom Jahre 1882 hatte die Regierunng billige Tarife als eine Voraussetzung einer gedeihlichen Entwicklung des Kanals für erforderlich erklärt. Die Kanalabgaben sind denn auch stets besonders niedrige gewesen[11]), und sind vor allem die Hauptgüter Kohle und Erz in Ausnahmeklassen eingereiht worden. Darüber hinaus suchte Preußen durch Sondermaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Kanals zu erhalten und zu fördern. Als durch das Wasserstraßengesetz von 1905 das Einflußgebiet des Kanals durch den Rhein-Herne-Kanal eine Verbindung mit dem Rhein erhielt und damit das Einflußgebiet Rotterdams vergrößert wurde, und weiter der Bau des Rhein-Weser-Kanals verwirklicht wurde, der für Emden die Konkurrenz der Weserhäfen brachte, erhöhte Preußen die Gebühren auf dem Rhein-Herne-Kanal gegenüber denen auf dem Dortmund-Ems-Kanal auf das Doppelte. Vor allem aber versuchte es, die Wettbewerbsfähigkeit des Kanals und des Hafens von Emden durch das Schleppmonopol zu begünstigen. Das Wasserstraßengesetz von 1905 war nur unter der Bedingung im Parlament durchzubringen gewesen, daß auf den neuen Kanälen, durch die die Ostprovinzen das Eindringen ausländischen Getreides und eine Verdrängung von ihren bisherigen Märkten befürchteten, ein einheitlicher staatlicher Schleppzwang eingerichtet würde. Die Regierung legte nun diese Bestimmung dahin aus, daß die Kanalstrecke Dortmund-Bevergern, also das Mittelstück des Rhein-Weser-Kanals, dann nicht als Bestandteil des neuen Kanals anzusehen ist und damit vom teuren Schleppzwang frei bleibt,

---

Seeschiffahrt, Diss. Köln 1927, Seite 49.

Sewering, Die Wettbewerbsfähigkeit des Dortmund-Ems-Kanals, Leipzig 1917.

Krziza, Emden und der Dortmund-Ems-Kanal unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Import und Export im niederrhein-westfälischen Industriegebiet, Diss. Kiel 1912.

11) Sewering, a.a.O. Seite 21.

wenn die Strecke über Bevergern hinaus in nördlicher Richtung, also vor allem nach Emden, befahren wird. Mit dem Fortbestehen der freien Schiffahrt im Verkehr Dortmund—Emden und umgekehrt aber ist dem Dortmund-Ems-Kanal und seinem Seehafen ein Vorzug gegenüber den neuen Kanälen gewährt und die Konkurrenz der Weserseehäfen zum Teil ausgeschaltet. Der Einfluß Rotterdams aber ist gemindert, indem auf dem Rhein-Herne-Kanal die doppelten Schleppgebühren erhoben werden.

In diesem Zusammenhang sei auf das Projekt einer „deutschen Rheinmündung", auf den Bau eines Großschiffahrtsweges vom Rhein zur Nordsee hingewiesen, der bei Emden münden und damit die Stadt „zur ersten Schiffswerft und Großindustriestätte des Westens und zu einem Mittelpunkt der überseeischen Handelsbeziehungen der Rheinlande" machen sollte [12]), ein Projekt, dem die Preußische Regierung ihr lebhaftes Interesse entgegenbrachte [13]). Dagegen verhielt sich Preußen dem Bau des sogenannten Küstenkanals, wie dem des Hansakanals gegenüber mit Rücksicht auf seinen Hafen Emden, für den es durch diese Bauten eine starke Konkurrenz befürchtete, ablehnend. Kennzeichnend ist, daß Kaiser Wilhelm II., der sich stets dem „Hohenzollernhafen" Emden verbunden fühlte, dem Großherzog von Oldenburg als Förderer des Küstenkanals mitteilen ließ, daß „ich es mir nicht gefallen lassen kann, wenn meine Stadt Emden abgegurgelt wird" [14]), wie überhaupt der Hafen von Emden und der Kanal gegenüber allen Bestrebungen der Konkurrenten stets einen starken Rückhalt bei der Preußischen Regierung gefunden hat. Preußen hat es denn auch nach dem Übergang der Wasserstraßen an das Reich durchgedrückt, daß zum Ausgleich für den Ausbau des Rhein-Herne-Kanals für 1300 t-Schiffe, der Dortmund-Ems-Kanal, der bisher nur für 600 t-Schiffe befahrbar war, für das 1500 t-Schiff in zweischiffiger, stellenweise sogar drei-

12) Buß, Die deutsche Rheinmündung Münster 1913.

13) Von Breitenbach, Minister für Oeffentliche Arbeiten, Verhandlungen des Preußischen Abgeordnetenhauses über einen Großschiffahrtsweg vom Rhein zur Nordsee auf deutschem Boden, 32. Sitzung vom 8. 3. 1912.

14) von Eucken, Politische Lebenswanderung mit Großherzog August von Oldenburg, Oldenburg.

schiffiger Breite ausgebaut und vergrößert wird. Preußen verfolgte mithin bei Ausbau und Förderung des Dortmund-Ems-Kanals Jahrhunderte hindurch eine Politik, die einmal abgestellt war auf die Förderung des größten preußischen Industriebezirks, zum anderen aber die Belebung seines Nordseehafens Emden mit dem Erfolge bezweckte, daß sich die Industrie des Ruhrgebietes zur größten deutschen entwickelte, und der Hafen von Emden bei einem Güterumschlag von 7,15 Millionen Tonnen im Jahre 1935 mengenmäßig als zweitgrößter Seehafen Deutschlands zählt[15]).

d) Baupolitik.

Bei Ausbau seiner Nordseehäfen war Preußen bestrebt, unter Vermeidung ungesunder Wettbewerbsverhältnisse zwischen den deutschen Häfen, diese Plätze zu Spezialhäfen auszubauen, und ihnen Sonderaufgaben zuzuweisen. Insbesondere sollten die Häfen von Wesermünde und Altona zu Fischereihäfen, und die Häfen von Emden und Harburg zu Industrie- und Massengutumschlagshäfen ausgestaltet werden. Sonderhäfen aber verlangen — abgesehen von den Schutz- und Winterhäfen, wie den dem kleinen Lokalverkehr dienenden Häfen, die durch das Fehlen größerer Ladeeinrichtungen gekennzeichnet sind — Spezialumschlags- und Lagereinrichtungen, wie überhaupt die gesamte Hafenausgestaltung und der Hafenbetrieb auf die Sonderaufgabe abgestellt sein muß. Der eigenartige Verlauf des Fischereibetriebes, und die durch die leichte Verderblichkeit der Ware bedingte schnelle Abwicklung des ganzen Ladegeschäfts, erfordern beispielsweise in den Fischereihäfen besondere bauliche Maßnahmen. Grundbedingung für einen Fischereihafen ist u. a. die Trennung der Lösch- von den Ausrüstungskais, damit der gelandete Fisch nicht mit den zu übernehmenden Kohlen, Ölen usw. in Berührung kommt. Der Löschkai wiederum verlangt eine zweckentsprechende Aufteilung der Kaiflächen für den eigentlichen Löschbetrieb, wie für Versteigerung, Verpackung und Versand.

---

15) Rede des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers Eltz von Rübenach auf dem deutschen Binnenschiffahrtstage in Duisburg, Berliner Börsenzeitung, Wirtschaftsblatt 1936 Nr. 248.

Versteigerungsschuppen, Lagerhallen, Kühlhäuser, Eisräume usw. müssen in ausreichender Zahl vorhanden sein, wie auch die nötigen Verkehrsstraßen, Versandbahnhof und leistungsfähige Gleisanlagen erforderlich sind, die selbst größte Spitzenleistungen reibungslos zu bewältigen vermögen. Neben den notwendigen Einrichtungen für die Instandhaltung der Schiffe und des Fanggerätes muß auch genügendes Gelände für die Fischindustrie und ihre Hilfsgewerbe usw. vorhanden sein. Dies alles gibt dem Fischereihafen sein auch dem Laien ohne weiteres erkennbares charakteristisches Gepräge. Darüber hinaus sind aber noch eine Reihe technischer und wirtschaftlicher Vorbedingungen für einen modernen Fischereihafen erforderlich, auf die hier nicht weiter eingegangen werden kann[16]). Aber auch in den eigentlichen Handelshäfen führten die Verbesserungen der technischen Umschlagseinrichtungen, die Größenzunahme der Seeschiffe, wie das Bestreben, eine Beschleunigung der Schiffsabfertigung zu erreichen, schon gegen die Jahrhundertwende, und seither immer mehr, zu Sondereinrichtungen und zur Unterscheidung des Hafenverkehrs nach Massengut und Stückgut. Verbesserunngen für den Stückgutverkehr, insbesondere auch Umschlags- und Kühlhäuser für leicht verderbliche Waren, die Vermehrung der schwimmenden Betriebsgeräte zwecks Entlastung der Kaianlagen, wie die Erbauung von Förderanlagen für Massengüter, und hier insbesondere Sondereinrichtungen für den Getreide-, Kohlen-, Erz- und Kalisalzumschlag, wurden notwendig. Welche Wichtigkeit dem Hafenumschlagsgeschäft zukommt, geht aus einer Mitteilung des Geheimen Baurats de Thierry hervor[17]), wonach von den Bruttoeinnahmen einer Reise zwischen England und Kanada, auf der so gut wie keine Häfen angelaufen werden, allein 29 v. H. durch die Hafenumschlagskosten aufgezehrt werden, während z. B. der Brennstoffverbrauch des Schiffes nur 19 v. H. beansprucht. Wenn man den Einfluß berechnet, den schon eine verhältnismäßig geringe Abkürzung der Hafenliegezeit infolge verbesserter Umschlagseinrichtungen

16) Vergl. Agatz, Die technische und wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Hochseefischereihäfen, Hannover 1919.

17) de Thierry, Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1925, Seite 101.

auf die Reisedauer, und damit auf die Zahl der jährlichen Reisen ausübt, so springt die Wichtigkeit der Rationalisierungsmaßnahmen im Umschlagsbetriebe eines Hafens klar hervor. Das Streben Preußens, seine Häfen zu Spezialhäfen mit Sondereinrichtungen auszubauen, erhält damit auch von dieser Seite her seine Berechtigung. Auf die technische Ausgestaltung, die Preußen seinen Häfen zuteil werden ließ, soll hier nicht eingegangen werden [18]). Es mag der Hinweis genügen, daß in Emden Sonderanlagen größten Umfanges für den Erz- und Kohleumschlag errichtet worden sind, die es ermöglichen, die größten Spezialschiffe für Erz- und Kohlentransport in kürzester Zeit zu ent- oder zu beladen, und die in ihrer Leistungsfähigkeit gegenüber denen des konkurrierenden Hafens von Rotterdam nicht wesentlich zurückstehen [19]). Der Hafen ist in der Lage, eine Gütermenge von rund 600 000 Tonnen monatlich umzuschlagen und ist es beispielsweise möglich, einen Dampfer mit einer Ladung von etwa 8000 Tonnen Erz in der Zeit von 12 Stunden zu löschen. Auch in Harburg sind entsprechend seiner Bestimmung als Industrie- und Massengutumschlagshafen Sonderhäfen für Industriezwecke und Spezialumschlagsanlagen für Massengut errichtet worden. Insbesondere hat der Preußische Staat, als sich das Fehlen eines Kaliumschlagshafens bemerkbar machte, hier eine Umschlagsanlage erbaut, die eine Lagerung von 100 000 Tonnen Kalisalzen ermöglicht und die es gestattet, in einer Stunde 400 Tonnen Salze aus dem Binnenschiff, aus der Bahn oder aus dem Lager in das Seeschiff umzuschlagen. Ein Hinweis auf die kurz vor dem Kriege erbaute Seeschleuse in Emden mit ihren Ausmaßen von 260 m Länge, 40 m Breite und 13 m Tiefe, wie ein Blick auf den großzügigen und zweckmäßigen Ausbau des Fischereihafens von Wesermünde zeigen, daß Preußen eine Baupolitik verfolgte, die die Häfen im Sinne der „Arbeitsteilung" für den Spezialverkehr ausgestaltete und mit allen technischen Einrichtungen versah, die sie für die Bewältigung ihrer Sonderaufgaben bedürfen.

18) Vergl. „Preußische Staatshäfen", zusammengestellt im Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe, Berlin 1925.

19) Wirtschaftszeitung Rhein und Ruhr, Essen 1929, Heft 24, Seite 772.

e) Hafeneigentum und Betriebsform.

Das Eigentum an einem Hafen ist auf die Bewirtschaftung von Einfluß, weil von der Leistungsfähigkeit und der wirtschaftspolitischen Einstellung des Eigentümers die mehr oder minder tatkräftige Handhabung der Hafenbelange abhängt. Es war schon darauf hingewiesen, daß das regellose Durcheinander von bald größeren, bald kleineren Staats- und Kommunalhäfen an der preußischen Nordseeküste historisch bedingt und auf die Maßnahmen der früheren hannoverschen und dänisch-schleswig-holsteinischen Regierungen zurückzuführen ist. Preußen vertrat hier den Standpunkt, daß Bau und Unterhaltung der Häfen Sache der betreffenden Gemeinde sei, und wehrte sich gegen die Versuche leistungsschwacher Kommunen, ihre Häfen in den Besitz des Staates zu übernehmen. Lediglich die Häfen von Emden und Büsum wurden in das Staatseigentum überführt. Und zwar wurde der Emder Hafen im Jahre 1888 bei Baubeginn des Dortmund-Ems-Kanals, und der Hafen von Büsum i. J. 1905 zu Staatshäfen erklärt, weil die Gemeinden zu schwach waren, die großen finanziellen Lasten auf sich zu nehmen, die mit dem Ausbau dieser Anlagen zu Spezialhäfen für Massengutumschlag bezw. für die Kutterfischerei verbunden waren. Privathäfen gibt es außer den Anlagen in Nordenham, die i. J. 1906 durch Kauf vom oldenburgischen Staate in den Besitz der „Midgard"-Reederei übergingen, an der deutschen Nordseeküste nicht. Erwähnenswert erscheint in diesem Zusammenhang, daß der Hafen von Greetsiel, jener Platz, an dem Preußen-Brandenburg unter dem Großen Kurfürsten an der Nordsee festen Fuß faßte, i. J. 1804 durch eine „Hafensozietät" wieder instand gesetzt und ausgebaut wurde, deren Gesellschafter neben der Preußischen Regierung und der Kommune, die Bürger Greetsiels waren, die einen erheblichen Teil der Anteile erwarben[20]). Während der Preußische Staat als Hafeneigentümer in der Mehrzahl seiner Häfen die Bewirtschaftung in seiner Hand behalten hat, übertrug er die Betriebsführung der Häfen von Emden und Wesermünde und ihrer Umschlagseinrichtungen an eine andere Rechtspersönlichkeit. Der Staat mutete sich in bei-

20) Protokollbuch der Hafensozietät Greetsiel.

den Häfen nicht die erforderlichen kaufmännischen Eigenschaften ten zu, die ihm für die erfolgreiche Bewirtschaftung notwendig erschienen. Er übertrug deshalb in Geestemünde die Betriebsführung der neuerbauten Häfen i. J. 1896 einem Privatunternehmen, der „Geestemünder Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft". Der Genossenschaft, die von den ortsansässigen Hochseefischereifirmen gegründet ist, wurden die Versteigerungshallen, die Marktverwaltung und das Auktionswesen überlassen. Der Staat erhält lediglich einen Anteil an den Versteigerungsgebühren und ist nach einem bestimmten Schlüssel auch am Reingewinn der Genossenschaft beteiligt. Diese Regelung erscheint bemerkenswert, weil die öffentliche Hand hier in einem Staatshafen an der Betriebsführung überhaupt nicht beteiligt, und es der einzige Fall ist, in dem ein Hafen in Form der Genossenschaft betrieben wurde. Die Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft ist im Jahre 1933 auf eine neue organisatorische Grundlage gestellt worden, indem sie in der „Seefischmarkt-A.G. in Wesermünde" aufgegangen ist. Diese Gesellschaft stellt ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen dar, in der die Länder Preußen und Bremen und die ortsansässige Fischereiwirtschaft sich zu gemeinsamer Arbeit zusammengefunden haben.

Im Hafen von Emden, für den bei Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals ein Verkehr erst herangezogen und aufgebaut werden mußte, übertrug Preußen die Betriebsführung pachtweise der „Westfälischen Transport-A.G.", „weil die Verwaltung des Hafens durch die Staatsbehörden die für das Gedeihen des Verkehrs unbedingt erforderliche Beweglichkeit vermissen lassen, und weil bei Übertragung des Betriebes an eine Privatgesellschaft diese sich an der Heranziehung des Verkehrs wesentlich interessieren würde" [21]).

Nach dem Kriege versuchte Preußen wiederholt, seine Staatshäfen an die Stadtgemeinden zurückzuübertragen, wie die Regierung auch beabsichtigte, die Häfen aus Anlaß des Übergangs der Wasserstraßen auf das Reich diesem zu überlassen. Auch trat Preußen, soweit bekannt geworden ist, in Verhandlungen wegen Überführung der Häfen von Emden und Weser-

21) Festschrift zur Eröffnung des neuen Emder Seehafens, Seite 3.

münde an neu zu errichtende Aktiengesellschaften ein[22]). Nach dem Scheitern dieser Versuche ging Preußen daran, den Betrieb seiner Häfen Dritten, nämlich neu zu gründenden Gesellschaften, zu überlassen, und sich als Eigentümer der Häfen nur auf den Ausbau und die Unterhaltung zu beschränken. Die Triebfeder zu dieser Trennung zwischen Besitz und Bewirtschaftung ist die Erkenntnis, daß der Hafenregiebetrieb für die Verwaltung eines größeren Hafens nicht die geeignete Verwaltungsform ist. Der behördlichen Verwaltung mit ihrer Rücksichtnahme auf den Haushaltsplan, ihrer Abhängigkeit von der notwendigen Zustimmung übergeordneter Stellen usw., haften Nachteile an, die eine Erschwerung des ganzen Hafenbetriebes hervorrufen. Auf schnelle Erfassung augenblicklicher Geschäftslagen, zur Behandlung schwieriger Einzelfälle, wie für das Anknüpfen neuer Geschäftsbeziehungen usw. ist die amtliche Verwaltung nicht zugeschnitten. Gerade damals traten die finanziellen Mißerfolge der großen, durch die öffentliche Hand geleiteten Unternehmen (Post, Eisenbahn usw.) zu Tage, und die Forderung nach wirtschaftlicherer Verwaltung wurde überall laut. In den Staatshäfen aber wurde neben dem Fehlen einer kaufmännischen Verwaltung insbesondere die Unkenntnis der bestehenden Handels-, Verkehrs- und Speditionsbeziehungen gerügt. Vor allem aber war es auch die ungünstige Finanzlage des Staates, die zu Wirtschaftsformen drängte, die eine Kapitalbeschaffung erleichterten[23]). Alle diese Gedankengänge führten zur „Vergesellschaftung" der größten preußischen Seehäfen. Das Wort „Vergesellschaftung" ist an sich unglücklich gewählt, weil hierunter im allgemeinen die Überführung privaten Eigentums in das Eigentum der öffentlichen Hand verstanden wird. In diesem Sinne aber soll „Vergesellschaftung" bedeuten die Vereinigung der am Eigentum und am Hafenverkehr eines Seehafens Beteiligten, nämlich der öffentlichen Hand und der Privatunternehmen, zu einem selbständigen gemischtwirtschaftlichen Unternehmen, zum Zwek-

22) Deutsche Allgemeine Zeitung vom 24. 11. 1920 Nr. 575, Weserzeitung vom 27. 11. 1920 Nr. 742, „Der Tag" vom 11. 12. 1920 Nr. 274.

23) „Über den Stand und die Finanzierung der Bauten in den preußischen Seehäfen", Bautechnik 1924, Seite 757.

ke des Ausbaues eines Hafens und seiner Anlagen, bezw. zur Führung des Umschlagsbetriebes[24]). Preußen ging daher in den größeren Ostseehäfen, aber auch in Wilhelmshaven — wo es sich an der WRIHALA (der Wilhelmshaven-Rüstringer-Industrie-Hafen- und Lagerhaus-A.G.) neben dem Lande Oldenburg und den beiden Städten beteiligte — und in Emden dazu über, das Hafengeschäft kaufmännischen Gesellschaften zu überlassen. So wurde im Hafen von Emden, in dem ein Teil der Anlagen noch an die Westfälische Transport-A.G. verpachtet war, der Betrieb der neuen Erz- und Eisenkais der Emder Hafenumschlagsgesellschaft m. b. H. übertragen[25]), an der der Staat mit 51 v. H. beteiligt war, während sich die weiteren Gesellschafter aus der Stadt Emden und einer Reihe von Speditionsfirmen in Emden, Hamburg und Bremen zusammensetzten. Später erwarb der Staat sämtliche Anteile der Gesellschaft (Staatsgesellschaft), und übertrug ihr nach Ablauf der genannten Pachtverträge die gesamte Bewirtschaftung des Hafens.

Damit hatte sich in der Betriebsführung dieses preußischen Hafens bezw. in der staatlichen Hafenpolitik eine Bewegung geltend gemacht, die vom privaten Pachtbetrieb über den gemischtwirtschaftlichen Hafenbetrieb zur rein öffentlichen Hafenverwaltung in der Form einer Gesellschaft des Handelsrechts führte. In Anlehnung an die Organisation der Wasserstraßenbeiräte wurde in Emden im Jahre 1928 durch Verordnung des Handelsministers ein „Hafenbeirat" gebildet. In diesem Beirat sind alle am Emder Hafen interessierten Wirtschaftskreise vertreten. Seine Aufgabe soll es sein, wie ein Aufsichtsrat darüber zu wachen und mitzuhelfen, daß die hohen Kapitalien, die im Hafen investiert sind, nicht ungenützt bleiben, sondern der deutschen Volkswirtschaft rationell dienstbar gemacht werden. Der Hafenbeirat ist in allen wichtigen Hafenangelegenheiten von allgemeiner wirtschaftlicher Bedeutung, namentlich in Fragen des Ausbaues, Verkehrs, Betriebs und der Tarife gutachtlich zu hören.

---

24) Eggers, Die Eigentümer deutscher Seehäfen und die Betriebsinhaber ihrer Umschlagsanlagen, Diss. Hamburg 1927.

25) Betriebsüberlassungsvertrag vom 1./22. 2. 1926.

f) Hafengemeinschaften.

Trotz aller Bemühungen Preußens, beim Ausbau seiner Nordseehäfen ungesunde Wettbewerbsverhältnisse zwischen den deutschen Hafenplätzen, und damit eine Einbuße ihrer Schlagkraft im internationalen Konkurrenzkampf zu vermeiden, machte sich doch im Unterelbe- und Unterwesergebiet das Nebeneinander an Stelle einer Zusammenarbeit der dortigen, unter verschiedener Landeshoheit stehenden Häfen nachteilig bemerkbar. Diese Häfen, die ihrer natürlichen Lage nach ein einheitliches Wirtschafts- und Hafengebiet bilden, waren insbesondere durch die politischen Grenzen an einer einheitlichen Entwicklung gehindert worden. Hemmungen und Schwierigkeiten mancher Art waren die Folge gewesen. So war beispielsweise eine großzügige und zweckentsprechende Ausdehnung des Hamburger Hafens infolge der Beschränkung auf das bereits völlig erschöpfte Hamburger Gebiet unmöglich geworden. Aber auch in Harburg stand einem weiteren Ausbau der Häfen die hamburgische Enklave Moorburg hindernd entgegen. Der alte Wunsch Hamburgs nach Bildung eines „Groß-Hamburg" durch umfangreiche Gebietsabtretungen seitens Preußens erwies sich infolge des zähen Widerstandes der betroffenen preußischen Gemeinden als undurchführbar. Daher mußte eine andere Lösung gesucht werden. Sie wurde gefunden, indem an Stelle des „Änderns der Landesgrenzen" der Gedanke des „Überwindens der Landesgrenzen" trat. Im Abkommen zwischen der preußischen und hamburgischen Regierung vom 5. Dezember 1928 sind diese Ideen verwirklicht, indem sich beide Länder zur gemeinsamen Arbeit „als ob Landesgrenzen nicht vorhanden wären" zusammenfanden. Danach soll das Hafengebiet von Hamburg, Harburg-Wilhelmsburg und Altona so verwaltet und ausgebaut werden, „daß für die Wirtschaft ein einheitlicher Gesamthafen entsteht, in dem die Unterschiede, die sich aus der verschiedenen Landeshoheit ergeben, möglichst verschwinden, und in dem ein Wettbewerb der beteiligten Einzelhäfen untereinander ausgeschaltet wird." Zur Erreichung dieses Zieles ist ein Staatsvertrag zwischen den beiden Ländern über die Gründung einer „Hafengemeinschaft" am 31. Mai 1929 geschlossen worden, wie auch durch ver-

schiedene Abkommen die grundsätzlich gleiche Ausgestaltung der Hafentarife, insbesondere des Hafengeldes und der Umschlagsgebühren, festgelegt, eine einheitliche Hafenordnung erlassen und im gesamten Hafengebiet eine einheitliche Schiffs- und Güterverkehrsstatistik durchgeführt wurde. Der Gemeinschaftsvertrag schuf nun aber nicht einen einheitlichen Gesamthafen mit einheitlicher Verwaltung. Vielmehr blieben die Häfen von Hamburg, Harburg und Altona in ihrem alten Bestande und unter eigner Verwaltung bestehen. Nur für die neu zu erschließenden Gebiete wird die hamburgisch-preußische Hafengemeinschaft zuständig sein, die hier, im „Hafengemeinschaftsgebiet", den Bau und den Betrieb neuer Häfen durchzuführen hat. Dieses Gemeinschaftsgebiet besteht zur Hauptsache aus dem zum Teil schon für Hafenzwecke vorbereiteten, zum Teil auch bereits mit Hafenanlagen bebauten preußischen Gelände Kattwyk—Hoheschaar—Neuhof, das wirtschaftlich zu Harburg zählt. Daneben ist ein „Hafenerweiterungsgebiet" vorgesehen, daß preußische und hamburgische Gebiete beiderseits der Süderelbe umfaßt. Im Erweiterungsgebiet dürfen keine Anlagen geschaffen werden, die der späteren Verwendung dieses Geländes zu Hafenzwecken widerlaufen würden. Um zu verhindern, daß Hamburg seine Finanzkraft einseitig zur Förderung des hamburgischen Hafengebietes auf Waltershof unter Vernachlässigung des Gemeinschaftsgebietes aufwendet, dürfen an Land stehende Umschlags- und Lageranlagen für Düngemittel, Chemikalien, Getreide, Kohlen, Holz, Erz, Schwefel und gegebenenfalls Petroleum nur in Kattwyk und Hoheschaar errichtet werden. In diesen „Sicherungen" kommt die Politik Preußens, dem Hafen von Harburg die Industrie und den Massengutumschlag arbeitsteilig vorzubehalten, zum Durchbruch. Für die Hafengemeinschaft ist die Rechtsform der G.m.b.H. gewählt, weil nach der Begründung zum Staatsvertrage sie die erforderliche Beweglichkeit der Verwaltung bietet und den beiden Gesellschaftern — Hamburg und Preußen — einen angemessenen Einfluß auf die Geschäftsführung sichert. Im Abkommen ist die Bildung eines Ausschusses vorgesehen, der u. a. Vorschläge „für die einheitliche Verwaltung der Gemeinschaftshäfen und der anderen Häfen" machen soll, wie auch eine Kündigung der Verträge nicht vorgesehen ist,

weil die Hafengemeinschaft so enger Natur und so auf die Dauer abgestellt sein soll, daß sie praktisch als unlösbar gelten muß[26]). Wenn auch dieser Vertrag, den Böttcher[27]) das wichtigste Ereignis in der neueren Geschichte Hamburgs nennt, einen großen Fortschritt in der Beseitigung der wirtschaftlichen Hemmnisse, die sich durch die Landesgrenzen bisher ergaben, darstellt, so konnte die getroffene Regelung, die ja vier Häfen unter eigener Verwaltung, nämlich Hamburg, Harburg, Altona und den gemeinsamen preußisch-hamburgischen Hafen, vorsieht, in der Zeit der straffen Zusammenfassung aller Kräfte keine endgültige Lösung sein. Das Reichsgesetz vom 26. Januar 1937 (Groß-Hamburg-Gesetz) beseitigt daher das Nebeneinander der vier Häfen, indem es auf das Land Hamburg von Preußen neben anderen Gebietsregulierungen die Stadtkreise Altona und Harburg-Wilhelmsburg übergehen läßt. Die übergehenden Gemeinden werden mit der Stadt Hamburg und den beim Lande Hamburg verbleibenden Gemeinden zu einer Gemeinde zusammengeschlossen, die die Bezeichnung „Hansestadt Hamburg" führt. Damit aber werden auch die vier einzelnen Häfen zu einem Gesamthafen unter einheitlicher Verwaltung zusammengeschlossen. Andererseits geht in Verfolg des Gebietsaustausches neben anderen hamburgischen Gemeinden die Stadt Cuxhaven von Hamburg auf das Land Preußen über. Preußen gelangt damit in den Besitz dieses wichtigen Fischereihafens, der jahrzehntelang der größte Konkurrenzplatz der preußischen Fischereihäfen gewesen war, so daß das Streben Preußens, die Hochseefischerei seinen Häfen vorzubehalten, nunmehr seine Erfüllung gefunden hat. Die Zersplitterung in der Organisation des hamburgischen Wirtschaftsgebietes und Wirtschaftslebens aber ist damit durch das Groß-Hamburg-Gesetz endgültig beseitigt worden.

In ähnlicher Weise wie im „Hafengemeinschaftsabkommen" zwischen Preußen und Hamburg, ist am 17. Juli 1930 ein Staatsvertrag über eine „Gemeinschaftsarbeit" zwischen Preußen und Bremen geschlossen worden, der in einer Reihe von Einzel-

---

26) Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft 1929, Nr. 71, Seite 2.

27) Böttcher, Der Hafen von Hamburg, Hamburg 1930, Seite 167.

abkommen „das Wirtschaftsgebiet an der Unterweser einheitlich zu erschließen und in verständnisvoller Gemeinschaftsarbeit nach einheitlichen Gesichtspunkten zu entfalten“ versucht, wobei jeder der gesamtdeutschen Wirtschaft schädlicher Wettbewerb vermieden und Verwaltungsunzuträglichkeiten beseitigt werden sollen. Von der Gründung einer Handelshafengemeinschaft ist in dem Vertragswerk Abstand genommen, wenngleich zwischen den Vertragschließenden die Übereinstimmung herrscht, „daß es im Sinne der Gemeinschaftsarbeit liege, die wirtschaftliche Entwicklung dahin zu beobachten, ob und wieweit sie die Gründung von Hafengemeinschaften wünschenswert macht.“ Dagegen ist in einer Anlage des Staatsvertrages, dem „Weser-Ems-Abkommen“, die Abmachung getroffen, daß „mit Rücksicht auf das gemeinsame Hinterland der Weser und Ems, das rheinisch-westfälische Industriegebiet, zur Vermeidung unwirtschaftlicher Anlagen auf eine einheitliche Entwicklung des Wirtschaftsgebietes an Weser und Ems, und insbesondere auf eine einheitliche Seehafenpolitik“ hingewirkt werden, und „eine wirtschaftlich vernünftige Ausnutzung der Seehäfen sichergestellt“ werden soll. Das Kernstück des Vertrages aber liegt in dem „Abkommen über die Förderung der Hochseefischerei“. Bereits am 5. März 1930 hatten Hamburg, Preußen und die Stadt Altona ein Abkommen über die Verwaltung, den Betrieb und den Ausbau ihrer Hochseefischereimärkte und Häfen getroffen, demzufolge „ein für die gesamtdeutschen Interessen unwirtschaftlicher Wettbewerb ausgeschaltet und ein Hochseefischereiausschuß errichtet werden“ sollte. Diese Abmachungen führten noch im gleichen Jahre zu einem neuen Vertrage, der die Vereinigung des hamburgischen Fischmarktes St. Pauli mit dem Altonaer Fischmarkt brachte. Die Fischversteigerungen im Hamburger Hafen hören danach auf und finden nur noch im Altonaer Neuen Fischereihafen, in der Hauptsache für die Versorgung der Versandgeschäfte und der Industrie, und am Alten Fischmarkt für den Platzverbrauch von Hamburg und Altona statt. Damit aber ging der lang gehegte Wunsch Preußens in Erfüllung, Altona im Sinne der Arbeitsteilung zum Fischereihafen des Groß-Hamburg-Gebietes auszugestalten! Dem erwähnten Hochseefischereiabkommen trat auf Grund des Staatsvertrages nun auch Bremen bei. Aus den

Sonderbestimmungen des Abkommens ist hervorzuheben, daß Preußen und Bremen für die Verwaltung und den Betrieb der fischwirtschaftlichen Anlagen in Wesermünde und Bremerhaven eine privatwirtschaftliche Gesellschaft mit der Firma „Fischereihafen Wesermünde-Bremerhaven G.m.b.H." gründen, an der beide Gesellschafter zu gleichen Teilen beteiligt sind, während an den Erträgen Preußen mit 87,5 v. H. und Bremen mit 12,5 v. H. teilnehmen. Die Gesellschaft führte zunächst noch das Lösch- und Auktionswesen in beiden Häfen durch, hat dann aber seit dem 1. Oktober 1935 die Fischversteigerungen nur noch in Wesermünde stattfinden lassen. Das Ziel ‚das Preußen mit Hilfe der sogenannten „Fischereiklausel" des bremisch-preußischen Staatsvertrages von 1904 durchzusetzen versuchte, war damit erreicht: Die Klausel konnte um so mehr aufgehoben werden, als sich beide Vertragschließenden verpflichteten, fischwirtschaftliche Maßnahmen nur im gegenseitigen Einverständnis zu treffen.

Über die Bedeutung dieser Gemeinschaftsarbeit kann bei ihrer geringen Lebensdauer nur so viel gesagt werden, daß sich nennenswerte Schwierigkeiten und Nachteile kaum ergeben haben, daß sich vielmehr der Vorteil in der Ausräumung der früheren Interessengegensätze, in der Verstärkung der Anziehungskraft der Häfen, in sparsamerer Wirtschaft, wirksamerer Werbung und rationellerer Arbeitsteilung ergibt.

Die Auswirkungen der preußischen Hafenförderung in den einzelnen Häfen.

Wenn Preußen seine Häfen zu Spezialhäfen ausbaute und ihnen Sonderaufgaben zuwies, dann strebte es damit eine gewisse „Arbeitsteilung" zwischen den deutschen Häfen an. Bei der Überfülle der Seeplätze in Deutschland — zählt doch die Reichsstatistik allein rund 100 Häfen und Landungsstellen an der preußischen Nordseeküste, die einen unmittelbaren Seeverkehr nachgewiesen haben — fehlte es bei Ausbau und Verkehrspflege volkswirtschaftlich gesehen an einer gemeinsamen Linie. Hier war und ist Preußen bestrebt, eine Hafenpolitik nach einheitlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu treiben, die seine einzelnen Häfen in eine organisatorische Verbindung zu einander bringt und ihren Aus- und Neubau nur in solchem Umfange zuläßt, wie es dem Bedürfnis der Wirtschaft entspricht. Darüber hinaus soll ungesunden Wettbewerbsverhältnissen zwischen den deutschen Häfen vorgebeugt, die Schlagkraft dieser Häfen den ausländischen gegenüber gestärkt, und wirtschaftlich nicht vertretbare Standortveränderungen, Kapitalverschiebungen und Fehlinvestierungen vermieden werden. Der Konzentration des Verkehrs in den großen Häfen der Hansestädte und deren Entwicklung wollte Preußen im gesamtdeutschen Interesse nicht entgegentreten, wenngleich es bestrebt war, seine günstig gelegenen Häfen aufs beste zu fördern, wie es auch seine kleineren Häfen, soweit sie aus eigner Kraft lebensfähig und für die Befriedigung der örtlichen Bedürfnisse notwendig sind, nicht zum Absterben verurteilt wissen wollte. Eine weitschauende, tatkräftige und einheitliche Hafenpolitik, wie sie Preußen gegen die Jahrhundertwende ergriff, konnte aber bei den großen Kapitalien, die in den Häfen festgelegt sind — schätzt doch Teubert die Ausbaukosten (in Millionen RM) wie folgt: Emden 55, Wesermünde 60, Harburg-Wilhelmsburg 32[1])

1) Teubert, Deutsche See- und Binnenhäfen, Berlin 1930, Seite 74.

— und bei der Schwere des ausländischen Wettbewerbs nicht länger entbehrt werden. Die Erfolge, die die preußischen Häfen in Verfolg dieser Politik zeitigten, lassen denn auch die Ziele und Maßnahmen Preußens zur Förderung seiner Nordseehäfen als wirtschaftlich gerechtfertigt erscheinen und spiegeln sich in der Entwicklung, die die preußischen Nordseehäfen nehmen sollten, wieder.

Seit Eröffnung der ersten Fischereianlagen in

Geestemünde-Wesermünde

im Jahre 1896 wurden infolge der außerordentlichen Entwicklung, die dieser Hafen als Fischereiplatz nehmen sollte, in rascher Aufeinanderfolge bis zum Kriege ausgedehnte Ländereien zu Hafenzwecken und neuen Kajen bereitgestellt, drei weitere große Packhallen und eine zweite Versteigerungshalle erbaut und die Errichtung eines großen Fischereibahnhofs — stieg doch der Fischversand vom Jahre 1898, wo er rund 650 Wagenladungen betrug, auf 5221 Waggons im Jahre 1913 — in Angriff genommen. Selbst während des Krieges ruhte der weitere Ausbau nicht und wurden die Packhallen V bis VIII geschaffen. Bei Kriegsende war das bis dahin zur Verfügung stehende Gelände bis auf den letzten Winkel ausgenutzt und war das Kleid gewissermaßen zu eng geworden. War doch im Jahre 1916, also 20 Jahre nach Eröffnung des Hafens, die Zahl der Fischversandgeschäfte auf 60 gestiegen, und waren ferner zwölf Marinieranstalten, sechs Räuchereien, vier Fischmehlfabriken, drei Eisfabriken, vier Reparaturwerkstätten, drei Großbankfilialen usw., sowie der Großbetrieb der Stock- und Klippfischwerke ansässig geworden. Der Preußische Landtag stellte daher in den Jahren 1920 bis 1923 Mittel für den weiteren großzügigen Ausbau des Fischereihafens in Höhe von rund 33 Millionen RM zur Verfügung. Bis zu 3000 Arbeiter waren jahrelang am Bau des Hafens beschäftigt, der mit seinen Auktions-, Herings- und Packhallen (Halle XI im Bau), seiner neuen Doppelschleuse und seinen Straßen und Gleisanlagen die modernste Ausgestaltung erfuhr, die ihn allen Anforderungen der Fischwirtschaft gerecht werden läßt, und darüber hinaus noch Platz für Industriezwecke, wie für die Anlage neuer Fischerei-

und Industriehäfen bietet[2]). Nachdem im Jahre 1934 das größte deutsche Hochseefischereiunternehmen, die „Nordsee", mit rund 70 Fischdampfern, ihren Sitz von Nordenham nach Wesermünde verlegte, und seit dem Jahre 1935 in Auswirkung des bremisch-preußischen Staatsvertrages die Fischauktionen in Bremerhaven eingestellt sind, hat die Entwicklung des Hafens von Geestemünde-Wesermünde von einem Handelshafen untergeordneter Bedeutung zum ersten deutschen und festländischen Hochseefischereihafen ihren Abschluß gefunden.

Auch der im Jahre 1896 erbaute Fischereihafen von

Altona

sollte bald überlokale Bedeutung gewinnen. Schon 10 Jahre nach seiner Eröffnung hatte sich die Zahl der regelmäßig auf Altona fahrenden Fischdampfer mit 52 Fahrzeugen trotz starker hamburgischer Konkurrenz mehr als verdoppelt, und waren bereits 45 Fischkonservenfabriken und Räuchereien vorhanden. Die stets steigende Dampferflotte und die wachsenden Anlandungen machten im Jahre 1909 Erweiterungen der Fischereianlagen, den Bau einer weiteren Fischhalle und besondere Eisenbahnbauten für den Eilgutverkehr erforderlich. Schon kurz darauf (1910—1912, 1914) mußten neue Liegeplätze für Fischdampfer und Raum für die Vergrößerung der Auktionshalle geschaffen werden. Die größte Erweiterung aber erfuhr der Hafen, als in den Jahren 1919 bis 1923 mit Hilfe des Preußischen Staates die Fischereianlagen in den bisherigen Handelshafen unter Einbeziehung der früheren Kais der Altonaer Kai- und Lagerhausgesellschaft verlegt wurden. Der neue Fischereihafen umfaßt den östlichen Teil des früheren Seeschiffshafens in einer Länge von 500 m. Die alten Fischereianlagen blieben bestehen. Inzwischen sind auf Grund des Hamburg-Altonaer Fischmarktabkommens neue Landungsanlagen und Fischhallen geschaffen. Darüber hinaus schweben neue Projekte, die eine großzügige Erweiterung der Fischereianlagen bezwecken. Wenngleich der Hafen trotz aller Verbesserungen nicht der ausgedehnteste ist, so hat sich Altona doch zum unbestrittenen Hauptplatz der deut-

2) Verlohr: Der weitere Ausbau des Fischereihafens Wesermünde. Zentralblatt der Bauverwaltung 1926, Seite 89 ff.

schen Fischindustrie entwickeln können. Die in Altona seit Mitte des neunzehnten Jahrhunderts ansässige kleine Fischindustrie, die einen Teil der in Hamburg und Altona angelandeten Fischmengen aufnahm und durch Räuchern haltbar machte, entwickelte sich in starkem Maße, als ihr durch die Begründung der Altonaer Dampfhochseefischerei und die Einführung der Auktionen eine billige Rohware zur Verfügung stand. Vor allem aber war es der Aufschwung des Altonaer Frischheringshandels, der zu ihrer Blüte beitrug, und der Altona bald zum wichtigsten Einfuhrplatz für Frischheringe werden ließ [3]). Die Sonderstellung Altonas als Haupteinfallstor für die überseeische Heringseinfuhr unter den großen deutschen Fischereihäfen hat sich der Hafen insbesondere auch nach Einführung der Heringsfischerei mit dem Schleppnetz, der Trawlfischerei, die in Deutschland zuerst von hier aus betrieben und dann weiterentwickelt wurde, erhalten können. Beispielsweise betrug der deutsche Schleppnetz-Heringsfang 1935 (in 1000 Pfund) in Altona-Hamburg 114 800, in Cuxhaven 47 500, in Wesermünde 80 000 [4]). Vom gesamten Heringsimport gehen 80 v. H. über Altona [5]). Fischerei, Fischhandel und Fischindustrie stehen damit im Altonaer Wirtschaftsleben an erster Stelle. Sind doch nach der gewerblichen Betriebszählung von 1933 in Altona 67 gewerbliche Niederlassungen der fischverarbeitenden Industrie — Räuchereien, Konservenfabriken, gemischte Betriebe — mit 700 Räucheröfen, 150 Fischbratpfannen und rund 50 Fischkochapparate vorhanden, die mit den Hilfsbetrieben, wie Kisten-, Räucherspäne-, Blechpackungs-, Essig-, Fischmehlfabriken usw., neben den Werften und den Fabriken für die Schiffs- und Fangausrüstung, schätzungsweise 10 v. H. der gesamten Bevölkerung unmittelbar oder mittelbar den Lebensunterhalt bieten [6]). Nach der Vereinigung des Hamburger Fischmarktes mit dem von Altona und nach Einstellung der Auktionen in St. Pauli aber hat das Streben Preußens, dem Hafen von Altona einen Ersatz für die abwan-

3) Hüttmann: Die Altonaer Fischwirtschaft, Diss. Würzburg 1927.
4) Erdmann: Der deutsche Schleppnetzheringsfang 1935. Der Fischmarkt 1936 S. 60 ff.
5) Hüttmann, a.a.O. Seite 32.
6) Hüttmann, a.a.O. Seite 67.

dernde Großschiffahrt zu geben und hier den Fischereiverkehr Groß-Hamburgs zu konzentrieren, seine Erfüllung gefunden.

Die Bedeutung, die die preußischen Fischereihäfen Wesermünde und Altona für die Versorgung Deutschlands mit Seefisch, und die Entwicklung, die sie dank der Fürsorge Preußens genommen haben, läßt die folgende Übersicht erkennen.

Auktionsumsätze am Fischmarkt
(in Millionen Pfund und ℳ)

	Wesermünde		Bremerhaven		Altona		Hamburg		Cuxhaven	
	Pfund	ℳ	Pfund	ℳ	Pfund	ℳ	Pfund	ℳ	Pfund	ℳ
1890	7,7	0,9	—	—	4,7	0,9	3,8	0,8	—	—
1896	26,4	2,7	10,9	1,0	11,5	1,7	10,3	1,5	—	—
1900	32,7	4,3	5,3	0,7	10,3	2,1	17,3	3,1	—	—
1910	67,9	7,6	11,8	1,2	25,0	4,2	30,6	5,0	11,4	1,4
1920	98,8	165,7	27,2	41,8	58,0	105,6	19,3	33,8	39,8	66,7
1930	253,1	28,5	13,0	1,3	84,8	11,5	23,1	4,9	122,9	13,5
1934	290,9	24,3	0,6	0,03	151,5	14,2	vgl. Altona		127,5	9,8
1935	365,8	29,0	vgl. Wesermd.		185,5	16,6	vgl. Altona		159,0	12,3

Der Ausbau des alten Binnenhafens zu

Harburg

in den neunziger Jahren — der mit seinen zwölf Teilhäfen eine Wasserfläche von rund 25 ha bedeckte — war erfolgt, weil der Preußischen Regierung „jeglicher Konkurrenzkampf mit Hamburg als ein aussichtsloses Unternehmen . . . . vielmehr das Gedeihen des Hafens im Anschluß an die in Harburg vorhandenen industriellen Betriebszweige, d. h. in seiner Ausgestaltung zu einem Industriehafen“ gerechtfertigt erschien. Die überaus starke Entwicklung, die die harburgische Industrie seit 1895 nehmen und ihr eine internationale Bedeutung verschaffen sollte[7]), verlangte neue Hafenbauten und neues Ansiedlungsgelände. Unter finanzieller Beihilfe des preußischen Staates entstanden in den Jahren 1904

7) Bödecker: Die Industrialisierung Harburgs, Rostock 1927.

bis 1906 westlich des alten Binnenhafens drei große 10 m tiefe Hafenbecken mit einer Fläche von rund 77 ha Industriegelände. Ihrer vollen Ausnutzung stand aber die geringe Vertragstiefe des Köhlbrand mit 6 m entgegen. Die Beseitigung dieser Sperre und die Gleichstellung der Fahrwassertiefe mit der der hamburgischen Häfen bildete somit die Grundlage jeglicher Entwicklung der neuen Häfen. Nach jahrelangen Verhandlungen in Verbindung mit einer Gebietsabtretung auf der preußischen Insel Neuhof willigte Hamburg im Jahre 1908 in eine Vertiefung des Elbarmes auf 10 bezw. 12 m ein[8]). Der wachsende Seeschiffs- und Flußverkehr — der Raumgehalt der angekommenen Seeschiffe wuchs im Jahre 1923 auf 1 162 000 N.-R.-Tons an und verdreifachte sich damit gegenüber dem des letzten Friedensjahres — drängte nach Hafenerweiterungen. Da die Landesgrenze gegen das hamburgische Gebiet von Moorburg den Bau weiterer Hafeneinschnitte verhinderte, entschloß sich Preußen im Jahre 1923, neues Hafengelände auf der Harburg gegenüber liegenden Insel Kattwyk-Hoheschaar zu erschließen, und hier zur Förderung der deutschen Kaliausfuhr den ersten Kalihafen nebst Großumschlagsanlage zu erbauen. Die Anlagen und Häfen aber wurden von vornherein so entworfen, „daß sie jeden Augenblick mit den hamburgischen zu gemeinsamer Arbeit verbunden werden konnten“[9]), ein Umstand, der dieses preußische Hafengelände in Verfolg des hamburgisch-preußischen Staatsvertrages von 1929 zum „Hafengemeinschaftsgebiet“ werden lassen sollte, in dem die künftigen Industriehäfen und Massengutsumschlagsanlagen entstehen werden.

Harburg ist somit nicht zuletzt durch die Politik, die Preußen beim Ausbau der dortigen Häfen verfolgte, eine der wichtigsten Industriestädte Norddeutschlands geworden[10]). Seine

---

8) Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg betr. die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg vom 14. 11. 1908, Gesetzsammlung 1909, Seite 752.

9) Staatssekretär von Seefeld (Preußisches Handelsministerium), Ansprache zur Einweihung des Kaliumschlagshafens, Hamburger Fremdenblatt 1928, Nr. 158.

10) Bödecker, a.a.O. Seite 59.

Häfen dienen neben dem Massengutumschlag für die Industrie des weiten Hinterlandes zu einem großen Teil für die Einfuhr von Rohstoffen für die ortsansässige Industrie und der Ausfuhr ihrer Erzeugnisse. Die Einfuhr englischer Kohle, die unmittelbar oder nach Lagerung auf Kohlenplätzen in Flußschiffe umgeschlagen wird, steht im Massengutumschlag an erster Stelle. Der Import von Ölsaaten, Phosphaten, Schwefel, Schwefelkies ist bedeutend. In der Ausfuhr steht neben den Erzeugnissen der Öl-, Jute- und chemischen Industrie der Kaliexport. So betrug 1928 die Ausfuhr an Ölkuchen und Schrot 189 000 t; an Ölen, Fetten und Talg 96 000 t; an Schwefel 113 000 t und an Kalisalzen 285 000 t. Die Entwicklung des See- und Binnenschifffahrtsverkehrs im Hafen von Harburg, wie die Art der umgeschlagenen Güter, zeigen die folgenden Übersichten, wobei zu bemerken bleibt, daß seit dem Jahre 1929 keine statistischen Angaben über den Hafen erfolgen, vielmehr nur eine Gesamtstatistik des Hafens von Groß-Hamburg veröffentlicht wird.

Art und Gewichtsmenge
der im Harburger Seeschiffsverkehr eingegangenen Güter.
1904 bis 1908 in 1 000 t.

	1904	1908	1913	1925	1928
Steinkohlen	20,1	118,0	930,0	567,8	660,9
Schwefelkies	9,0	40,6	22,9	12,6	116,5
Ölsaaten	5,2	11,1	61,5	88,6	58,8
Phosphat	2,9	9,2	7,8	75,7	216,2
Holz	20,5	27,5	58,6	65,5	27,6
Tonerde	16,5	22,6	24,5	33,8	24,2
Schiefer usw.	14,2	9,0	9,1	11,8	—
Steine	15,0	11,3	10,8	10,5	13,2
Asphalt	5,1	4,5	—	—	—
Schwefel	—	—	—	134,9	14,7
Getreide	—	—	—	5,5	10,0
	108,5	253,8	1125,2	1206,7	1269,1
Güter insges.	145,2	299,2	1163,7	1273,2	1351,4

Die Zahlen für die Jahre 1904 und 1908 nach Bödecker a.a.O. S. 129, die übrigen sind den jährlichen Nachweisungen des Wasserbauamtes (Hafenkapitän) entnommen.

Übersicht der eingelaufenen See- und Binnenschiffe im Hafen zu Harburg.

Jahr	Seeschiffe	Größe (N.-R.-Tons)	Binnenschiffe	Tragfähigkeit (Tonnen à 100 kg)
1896	749	104 000	12 300	1 111 000
1900	798	110 000	14 129	964 000
1910	1 192	328 000	21 162	2 149 000
1913	1 794	568 000	23 061	3 289 000
1920	1 026	200 000	6 783	1 308 009
1925	2 962	888 000	14 196	2 895 000
1928	4 420	1 338 000	18 997	3 983 000

Veröffentlichungen des Hafenkapitäns in Harburg-Wilhelmsburg (Wasserbauamt).

Noch vor Vollendung der Ausbauarbeiten im Binnenhafen von

Emden,

die in Verbindung mit dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals auf Grund des Kanalgesetzes von 1886 mit einem Kostenaufwande von 6,7 Millionen Mark vorgenommen wurden, brach sich die Erkenntnis Bahn, daß der Hafen nur dann seinen Zweck, die Versorgung des nordöstlichen Industriebezirkes mit Rohstoffen für die Eisen- und Stahlherstellung, wie die Ausfuhr der Erzeugnisse des Bergbaues und der Industrie — Kohle und Eisen — zu ermöglichen, erfüllen konnte, wenn er wie der konkurrierende Hafen von Rotterdam eine Mindesttiefe von 10 m erhielt. Im Jahre 1899 wurden daher die Mittel für den Ausbau des Außenfahrwassers zu einem Außenhafen bereitgestellt. Die Ufer dieses offenen Tiedehafens sind seiner Bestimmung als Umschlagshafen vom See- auf das Kanalschiff gemäß nur zum Teil kaimäßig ausgebaut, während die übrigen Uferstrecken zur Herrichtung von Dampferliegeplätzen mit Bohlwerken, Ladebühnen und Dalben versehen sind, die ein Längsseitgehen der Kanalfahrzeuge und den Umschlag mittels der Ladebäume oder durch schwimmende Kräne gestatten. Auf der Kaimauer aber sind Kohlenkipper und Hochbahnverladebrücken für Erz und Kohle, wie Freilagerplätze für Massengut errichtet. Als durch den Bau des Rhein-Herne-Kanals im Jahre 1904 der Einflußbereich der hol-

ländischen Häfen vergrößert wurde, mußte auch Emden im einsetzenden scharfen Wettbewerb gestärkt werden. Es wurde daher in den Jahren 1905 bis 1913 der „Neue Binnenhafen" mit einer Seeschleuse von größten Abmessungen geschaffen; gleichzeitig wurde die Einmündung des Dortmund-Ems-Kanals zu einem Hafenbecken, dem „Industriehafen", erweitert. Der „Neue Binnenhafen" dient dem Massengüterumschlag. Die Größe und Form des Hafenbeckens gestatten in hervorragendem Maße den Umschlag vom See- auf das Kanalschiff. Die Ufer sind daher zum größten Teil geböscht. Nur das Südufer ist kaiartig ausgebaut; hier befindet sich der Erz- und Eisenkai. Hafen und Erzumschlagsstelle erhielten erhöhte Bedeutung, als mit dem Verlust des Krieges die Lothringer Erzgruben fortfielen und die deutsche Industrie in größerem Maße auf die Einfuhr von Erzen über See angewiesen war. Bei der Versorgung des rheinisch-westfälischen Industriebezirks stand Emden im schärfsten Wettbewerb mit Rotterdam, das mit der freien Wasserstraße des Rheins über eine denkbar günstige und unbeschränkt leistungsfähige Verbindung verfügt. Diese natürliche Überlegenheit wurde gestärkt, als Rotterdam im Jahre 1923 seine Umschlagsanlagen großzügig erweiterte und nicht weniger als 24 neuzeitliche Erzverladebrücken erbaute. Daher entschloß sich Preußen im Jahre 1923 zum Ausbau der Umschlagsanlage in Emden, die nach ihrer Fertigstellung im Jahre 1926 mit ihren 13 Verladebrücken die modernste und zugleich die größte Umschlagsanlage Deutschlands für Massengüter in Seehäfen darstellt. Entsprechend dem Ausbau des Hafens von Emden im arbeitsteiligen Sinne zu einem Spezialumschlagshafen für das nordöstliche Industriegebiet werden denn auch die Verkehrsverhältnisse durch die Worte „Massengutumschlagshafen" und „Kanalseehafen" gekennzeichnet. Der selbständige Handel tritt gegenüber dem Speditionsgeschäft völlig zurück, wie auch der Stückgutverkehr gegenüber dem Massengutumschlag ein verschwindender ist. Eine Aufstapelung der eingeführten Waren findet im Gegensatz zu den Häfen der Hansestädte nicht statt. Es handelt sich vielmehr lediglich um Durchgangsverkehr, und zwar um Umschlag vom See- in das Kanalschiff und umgekehrt. Der Anteil der Eisenbahn am Binnenverkehr beläuft sich auf nur 15%. Die Einfuhr zur See be-

steht zu etwa $^2/_3$ aus Erz und zu etwa $^1/_5$ aus Getreide; den geringen Rest bilden Güter verschiedener Art, besonders Holz. Die Ausfuhr setzt sich zu $^9/_{10}$ aus Kohle und Briketts zusammen. Der Erzumschlag gestaltete sich in der Einfuhr zur See folgendermaßen:

Jahr	Erzeinfuhr	Gesamteinfuhr
1900	41 000 t.	168 000 t.
1910	864 000 t.	1 463 000 t.
1913	1 239 000 t.	1 555 000 t.
1920	612 000 t.	716 000 t.
1925	1 825 000 t.	1 904 000 t.
1930	1 803 000 t.	2 096 000 t.
1934	2 492 000 t.	2 907 000 t.
1935	2 711 000 t.	3 035 000 t.
1936	3 403 323 t.	3 643 000 t.

Der Verkehr in westfälischen Steinkohlen und Koks betrug in der Ausfuhr zur See:

Jahr	Steinkohlen- und Koksausfuhr	Gesamtausfuhr
1900	7 000 t.	51 000 t.
1910	787 000 t.	1 136 000 t.
1913	1 406 000 t.	1 667 000 t.
1920	537 000 t.	659 000 t.
1925	1 035 000 t.	1 075 000 t.
1930	1 135 000 t.	1 557 000 t.
1934	3 149 000 t.	3 393 000 t.
1935	3 371 000 t.	3 800 000 t.
1936	3 745 000 t.	4 230 000 t.

Damit stellt sich der Hafen von Emden recht eigentlich als der deutsche Spezialhafen für Kohle und Erz dar, wie sich darüber hinaus auch seine enge Verbundenheit und Abhängigkeit vom westfälischen Industriegebiet ergibt Man hat auf Grund dieser Entwicklung den Hafen als einen wirtschaftlichen Mißerfolg hinzustellen versucht. Dem gegenüber bleibt zu betonen, daß es Preußen gelang, Emden in einem Zeitraum von rund zehn Jahren aus dem Nichts zum viertgrößten Seehafen Deutschlands zu machen, der i. J. 1913 mehr als $^1/_8$ und heute fast $^1/_4$ der der gesamten seewärtigen Erzversorgung des Ruhrgebiets be-

wirkt. Die Entwicklung des Hafenverkehrs ergibt sich aus folgenden Übersichten:

Seeschiffsverkehr
Ein- und Ausgang zusammen

1900	= 2 165	Schiffe	mit	281 053	N.-R.-Tons
1910	= 3 933	„	„	2 295 767	„
1913	= 4 097	„	„	2 965 317	„
1920	= 3 591	„	„	1 611 667	„
1930	= 2 978	„	„	3 084 110	„
1934	= 6 876	„	„	5 526 327	„
1935	= 7 307	„	„	5 751 876	„
1936	= 8 616	„	„	6 562 546	„

Güterverkehr.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
1900	168 466	51 010	219 476
1910	1 463 946	1 136 362	2 600 308
1913	1 555 690	1 677 805	3 233 495
1920	716 788	659 078	1 375 866
1930	2 096 000	1 557 000	3 653 009
1934	2 907 019	3 393 871	6 300 890
1935	3 035 232	3 796 967	6 832 199
1936	3 642 805	4 230 410	7 873 215

Richtung des Seeverkehrs 1934

Eingang:	Ostsee	737	Schiffe	mit 1113692	N.-R.-Tons
	Nordsee	2414	„	„ 1080091	„
	nordische Häfen	105	„	„ 277822	„
	Ozean	159	„	„ 262042	„
Ausgang:	Ostsee	834	Schiffe	mit 1253448	N.-R.-Tons
	Nordsee	2193	„	„ 578164	„
	nordische Häfen	115	„	„ 296664	„
	Ozean	319	„	„ 664504	„

Die Entwicklung der Erzeinfuhr über Emmerich im Verhältnis zu Emden zeigt die nachfolgende Übersicht[11]):

Erzeinfuhr (in Mill. t) über:

Jahr	Emmerich	Emden
1901	3,3	0,06
1913	8,4	1,2
1926	6,7	1,66
1928	9,6	1,2
1930	11,9	1,8
1932	3,9	0i6
1934	6,6	2,5
1935	7,8	2,7

Damit aber hat Emden seine Aufgabe, die uneingeschränkte Vorherrschaft Rotterdams zu brechen, und im Verein mit dem Dortmund-Ems-Kanal Erz und Kohle preiswert von und zur Küste zu bringen, im wesentlichen erfüllt, ohne daß die Befürchtungen, Emden würde in den schmalen Streifen zwischen Rhein und Elbe einen neuen Keil treiben und nur auf Kosten Bremerhavens wachsen können, eingetreten sind. Der preußische Spezialumschlagshafen von Emden hat sich jedem ungesunden Wettbewerb mit Hamburg und Bremen enthalten, und hat lediglich mit Hilfe des Dortmund-Ems-Kanals den Verkehr an sich gezogen, der sonst über Rotterdam gegangen wäre.

11) Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs.

Staatsangehörigkeit der Seeschiffe im Jahre 1934

Eingang:				Ausgang:			
Deutschland	2904	Schiffe mit	1963725 N.-R.-Tons	2920	Schiffe mit	1998183	N.-R.-Tons
Schweden	186	» »	294144 »	193	» »	296888	»
Norwegen	51	» »	87681 »	59	» »	94074	»
England	116	» »	109092 »	117	» »	107315	»
Griechenland	18	» »	42884 »	18	» »	42834	»
Sonstige Staaten	140	» »	236221 »	154	» »	252386	»
	3415			3461			

Schluß.

Die staatlichen Maßnahmen Preußens zur Förderung seiner Nordseehäfen lassen erkennen, daß Preußen beim Ausbau seiner Häfen unentwegt das Ziel einer rationellen Arbeitsteilung zwischen seinen Häfen und den Hafenplätzen der übrigen deutschen

Küstenländer verfolgte. Im gesamtdeutschen Interesse hat die preußische Hafenpolitik auf einen unwirtschaftlichen Wettbewerb mit den deutschen Nachbarhäfen, insbesondere aber mit denen der Hansestädte, verzichtet, indem es durch den Ausbau seiner Häfen zu Spezialhäfen deren Entwicklung zu fördern gesucht hat. Wenn Preußen seinen Häfen eine gewisse Zielsetzung gab und ihnen besondere Aufgaben stellte, so hat es damit erstmalig — denn bis vor kurzem konnte in Deutschland von einer eigentlichen Hafenpolitik und einer einheitlichen Linie in der Verwaltung der deutschen Häfen nicht gesprochen werden — einen Weg beschritten, der in Zukunft von einer deutschen Gesamthafenverwaltung weitergegangen werden kann. Denn eine weitschauende, tatkräftige und einheitliche Hafenpolitik, die die Belange sämtlicher deutschen Häfen ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen vertritt, wird nicht länger entbehrt werden können. Möge dann das Beispiel, das Preußen hier gegeben hat, bahnbrechend und richtungweisend für die gesamte Neugliederung des Reiches sich auswirken.

Literaturnachweis.

Adolph: Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahnpolitik. Archiv für Eisenbahnwesen 1927, Heft 1—5.

Agatz: Die technische und wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Hochseefischerei. Hannover 1919.

Baasch: Der Kampf des Hauses Braunschweig-Lüneburg mit Hamburg um die Elbe. Hannover und Leipzig 1905.

Berentelg: Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal und sein Einfluß auf den Seeverkehr Emdens. Erlangen Diss. 1913.

Beckerath, v.: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918.

Behrens: Geschichte der Stadt Geestemünde. Wesermünde 1928.

Bericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863—1900.

Bessell: Geschichte Bremerhavens. Bremerhaven 1927.

Bödecker: Die Industrialisierung der Stadt Harburg. Hamburger Schriften zur Wirtschafts- und Sozialpolitik, Heft 1, Rostock 1927.

Borchard-Fulst: Seeverkehrsrecht. Berlin 1928.

Brömmel: Die leitenden wirtschaftlichen Ideen für den Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen bis zur Reichsgründung. Köln Diss. 1928.

Buchwald: Eine Studie zum Köhlbrandvertrag. Hamburg 1919.

Busz: Die deutsche Rheinmündung. Münster 1913.

Clement: Die schleswig-holsteinischen Seekanal-Projekte. Hamburg 1865.

Delius: Die Neugliederung des Reiches. Hannover 1927.

— Die Erweiterung des Geestemünder Fischereihafens. In: Der Fischerbote vom 20. 7. 1920.

Denkschrift des Preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe: Preußische Staatshäfen. Berlin 1925.

Denkschrift des Magistrats der Stadt Altona zu den Gesetzentwürfen über die Regelung der kommunalen Verhältnisse im Unterelbegebiet: Für ein lebenskräftiges Altona. Altona 1926.

Denkschrift: Die Altonaer Fischwirtschaft. Fischereidirektion der Stadt Altona. 1923.

Denkschrift betr. Anlage eines den Anforderungen großer Seeschiffe genügenden Hafens. Handelskammer Emden 1868.

Denkschrift der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern Münster, Dortmund, Emden betr. den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals. 1927.

Denkschrift der Preußischen Staatsregierung: Zur Frage einer Abtretung preußischer Gebietsteile an Hamburg. Berlin 1921.

Denkschrift über die Lage der Stadt Harburg in Rücksicht auf den demnächstigen Zollanschluß Hamburgs. 1883.

Denkschrift des Magistrats und der Handelskammer Wesermünde: Die Anlage eines Industriehafens in Wesermünde. Wesermünde 1925.

Eggers: Die Eigentümer deutscher Seehäfen und die Betriebsinhaber ihrer Umschlagsanlagen. Göttingen Diss. 1927.

Erpenbeck: Emdens Bedeutung im Rahmen der europäischen Seeschiffahrt. Köln Diss. 1927.

Festschrift zur Eröffnung des Neuen Emder Seehafens. Im Auftrage des Min. d. öff. Arbeiten (Schweckendieck). Berlin 1901.

Festschrift zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals. Berlin 1899.

Festschrift: 50 Jahre Industrie- und Handelskammer Wesermünde (Jung). Wesermünde 1925.

Fröbe: Die wirtschaftliche Entwicklung der Elbinsel Wilhelmsburg. Göttingen Diss. 1925.

Giese: Die Seehafen-Tarifpolitik, ihre Ziele und Wege. Archiv für Eisenbahnwesen 1928, Heft 1.

Herner: Hafenabgaben und Schiffsvermessung. Probleme der Weltwirtschaft Bd. 11, 1912.

Höver: Deutsche Hochseefischerei. Oldenburg i. O. 1936.

Hübner: Der Zollanschluß Hamburgs von 1888. Diss. Hamburg 1925.

Hüttmann: Die Altonaer Fischwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Fischindustrie. Würzburg Diss. 1927.

Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft. 1922 ff.

Jahresbericht der Handelskammer Altona.

Jahresbericht der Handelskammer Dortmund.

Jahresbericht der Handelskammer Emden.

Jahresbericht der Handelskammer Geestemünde-Wesermünde.

Jahresbericht der Handelskammer Hamburg.

Jahresbericht der Handelskammer Harburg.

Kaufmann: Die soziale Gliederung der Altonaer Bevölkerung und ihre Auswirkungen auf das Wohlfahrtsamt. Altona 1928.

Krziza: Emden und der Dortmund-Ems-Kanal unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Import und Export im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet. Kiel Diss. 1912.

Leyen, v. d.: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck.

Lohmeyer: Die Hafengemeinschaft Hamburg. In: Der deutsche Volkswirt v. 21. 12. 1928.

Lübbers: Die Vergesellschaftung der Seehäfen. In: Werft, Reederei, Hafen. 1926 Heft 11.

Lübbert: Die Verlegung des Altonaer Fischmarktes. Fischerbote 1923.

Lücke: Wesermünde, der größte Fischereihafen des europäischen Festlandes. Osterwieck 1928.

Mac-Elwee: Wesen und Entwicklung der Hamburgischen Hafenbaupolitik. Hamburg 1917.

Marquardt: Das Problem der wirtschaftlichen Stellung Altonas im Städtekomplex Hamburg-Altona seit seiner Einverleibung in Preußen. Hamburg Diss. 1924.
Olep: Die Seehafenstadt Harburg. Harburg 1908.
Peters: Hafengemeinschaft Preußen-Hamburg. (Ein Fall der Benutzung von Privatrechtsformen durch öffentliche Verbände.) Diss. Hamburg 1931.
Rudolf: Emden und die deutsche Rheinmündung. Frankfurt Diss. 1920.
Rudolph: Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen in der Nachkriegszeit. Münster 1931.
Rühl: Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel. Berlin 1920.
Sewering: Die Wettbewerbsfähigkeit des Dortmund-Ems-Kanals. Eine Untersuchung über ihre Abhängigkeit von Kanalgebühren und staatlichem Schleppmonopol. Leipzig 1917.
Sieveking: Abgaben in den Staats- und Kommunalhäfen der nordeuropäischen Länder. Jahrbuch der Schiffsbautechnischen Gesellschaft 1904.
Sirringhaus: Die Entwicklung des Verkehrs in den Dortmund-Ems-Kanalhäfen Dortmund und Münster. 1925. Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Heft 11.
Schuhmacher: Antwerpen, seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben. München 1916.
— Die Nordseehäfen, ihre Bedeutung in der Weltwirtschaft und Stellung im Deutschen Reich. Leipzig 1919.
Teubert: Deutsche See- und Binnenhäfen. Berlin 1930.
Thierry, de: Anforderungen des neuzeitlichen Güterumschlagverkehrs und der Hafenbau. Verein deutscher Ingenieure. Berlin 1925.
Thormählen: Organisationsänderungen in der Bewirtschaftung der deutschen Seehäfen nach dem Kriege unter besonderer Berücksichtigung der Vergesellschaftung. Rostock Diss. 1927.
Wasserstraßenjahrbuch. München 1924 ff.
Wiedenfeld: Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. Berlin 1908.
Wohlwill: Neuere Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg. Gotha 1914.
Beiträge zur Statistik des Königreichs Hannover, bis 1866.
Statistische Jahrbücher für den Preußischen Staat — und für den Freistaat Preußen.
Statistik des Deutschen Reiches.
Reichstagsdrucksachen, Drucksachen des Preußischen Abgeordnetenhauses, Aktenstücke und Protokolle des Hannoverschen Provinziallandtags-
Zeitschriften und Tageszeitungen.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften.
Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften.

Lebenslauf.

Ich bin am 15. Juli 1897 zu Belzig (Provinz Brandenburg) als Sohn des Oberzolleinnehmers Albert Luckow und seiner Ehefrau Luise, geb. Wildhagen, geboren. Nach dem Besuch der Volksschulen zu Belzig und Luckau durchlief ich die Kaiser-Friedrich-Realschule in Emden. Bei Kriegsausbruch trat ich nach abgelegter Notprüfung als Kriegsfreiwilliger in das Heer ein, dem ich als Reserveoffizier bis Ende 1919 angehörte. In den Jahren 1920 und 1921 erlernte ich bei der Getreidegroßhandlung J. & B. Brons in Emden, bezw. nach Übernahme der Bankabteilung dieser Firma durch den Barmer Bankverein bei diesem, das Kaufmännische und war anschließend in Emden, Stade, Harburg, Zeven und Hamburg im Bankfach tätig. Im Sommer 1923 bezog ich zunächst als Werkstudent die Hamburgische Universität, an der ich im Sommer 1926 die Diplomprüfung für Volkswirte ablegte. Anschließend studierte ich in Königsberg die Rechte und bestand dort im Herbst 1927 die 1. juristische Staatsprüfung. Während meiner juristischen Vorbereitungszeit, die ich zum Teil bei den Gerichten in Altona verbrachte, promovierte ich am 27. Juli 1929 an der Hamburgischen Universität zum Doktor der Staatswissenschaften. Nach Ablegung der 2. juristischen Staatsprüfung war ich in den Jahren 1931 und 1932 als Assessor bei dem Amtsgericht in Emden und beim Magistrat der Stadt Emden tätig. Ende 1932 wurde ich zum Ersten Bürgermeister der Stadt Demmin (Pommern) berufen. Seit Sommer 1934 bin ich Bürgermeister in Treptow (Tollense).